

Legende

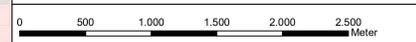
- Variante C
- Radnetz Landeshauptstadt München
- Fahrradstraßen
- Stadtgrenze



Landeshauptstadt München/ Landkreis Dachau

Vertiefte Machbarkeitsstudie für eine
Radschnellverbindung von der
Münchner Innenstadt bis zum Stadtzentrum Dachau

Los 1 - Plan 11: Übersichtsplan
Variante C



Quelle Plangrundlage: Landeshauptstadt München

(Im Original DIN A0)
1:19.000

2021



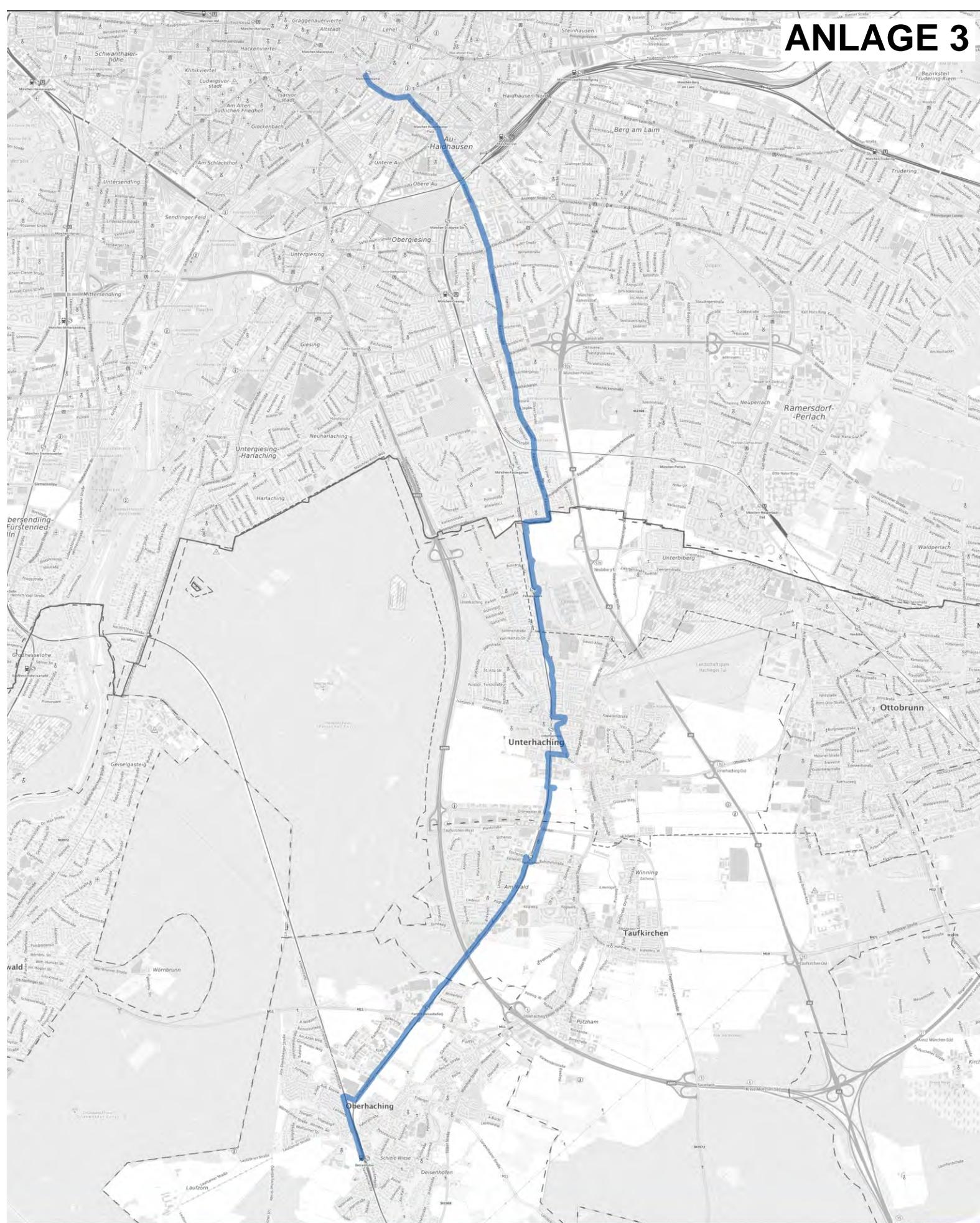


Vertiefte Machbarkeitsstudie für
eine Radschnellverbindung von
der Münchner Innenstadt in Richtung Markt Schwaben

Verlauf der Trasse

- Bestvariante
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze

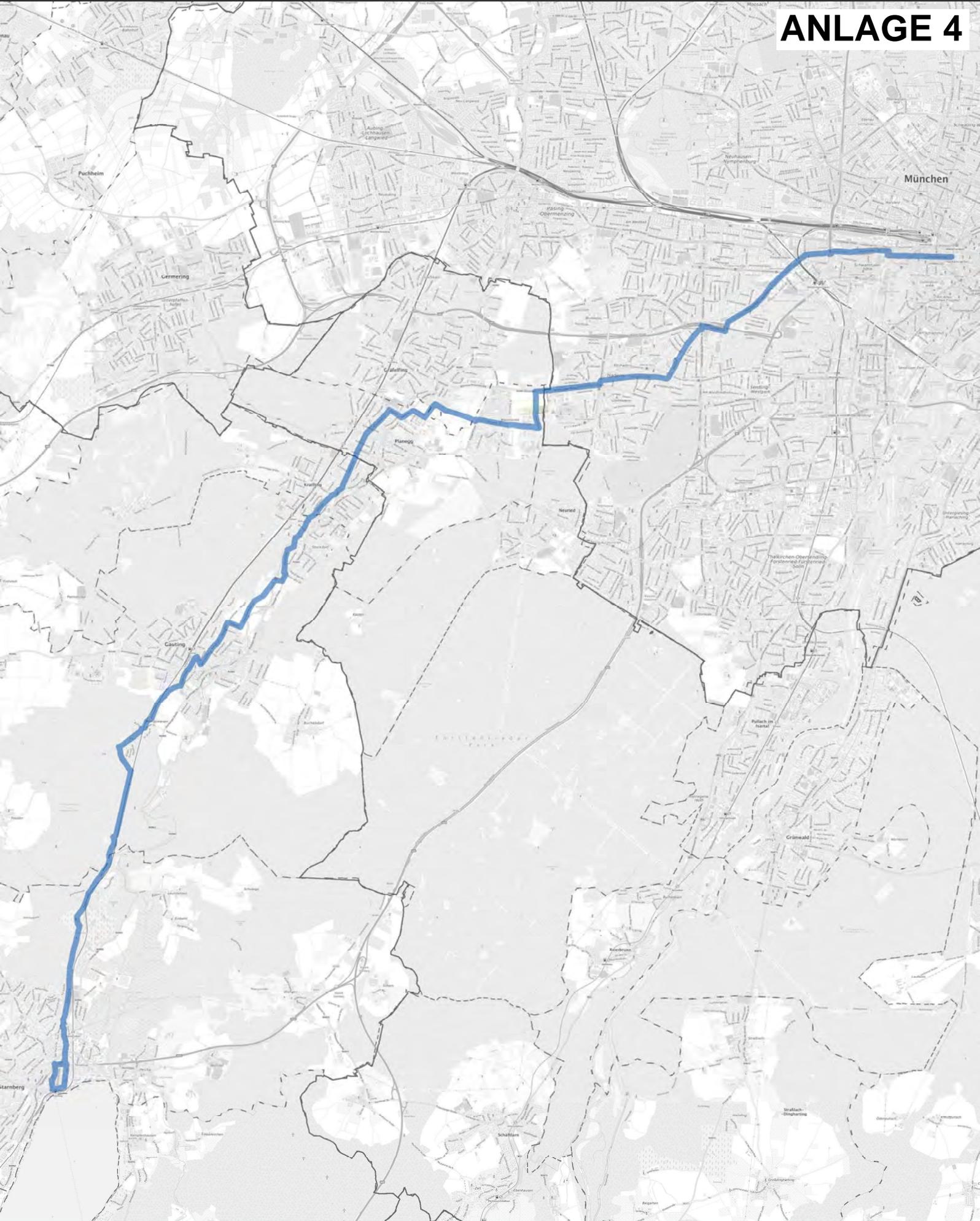




Landeshauptstadt München - Landkreis München Vertiefte Machbarkeitsstudie für eine radiale Radschnellverbindung von der Münchner Innenstadt in Richtung Oberhaching

Verlauf der Trasse

- Bestvariante
- Gemeindegrenze
- Landkreisgrenze



Landeshauptstadt München - Landkreis München - Landkreis Starnberg
Vertiefte Machbarkeitsstudie für eine radiale Radschnellverbindung
von der Münchner Innenstadt in Richtung Starnberg

Verlauf der Trasse

— Bestvariante

- - - Gemeindegrenze

□ Landkreisgrenze



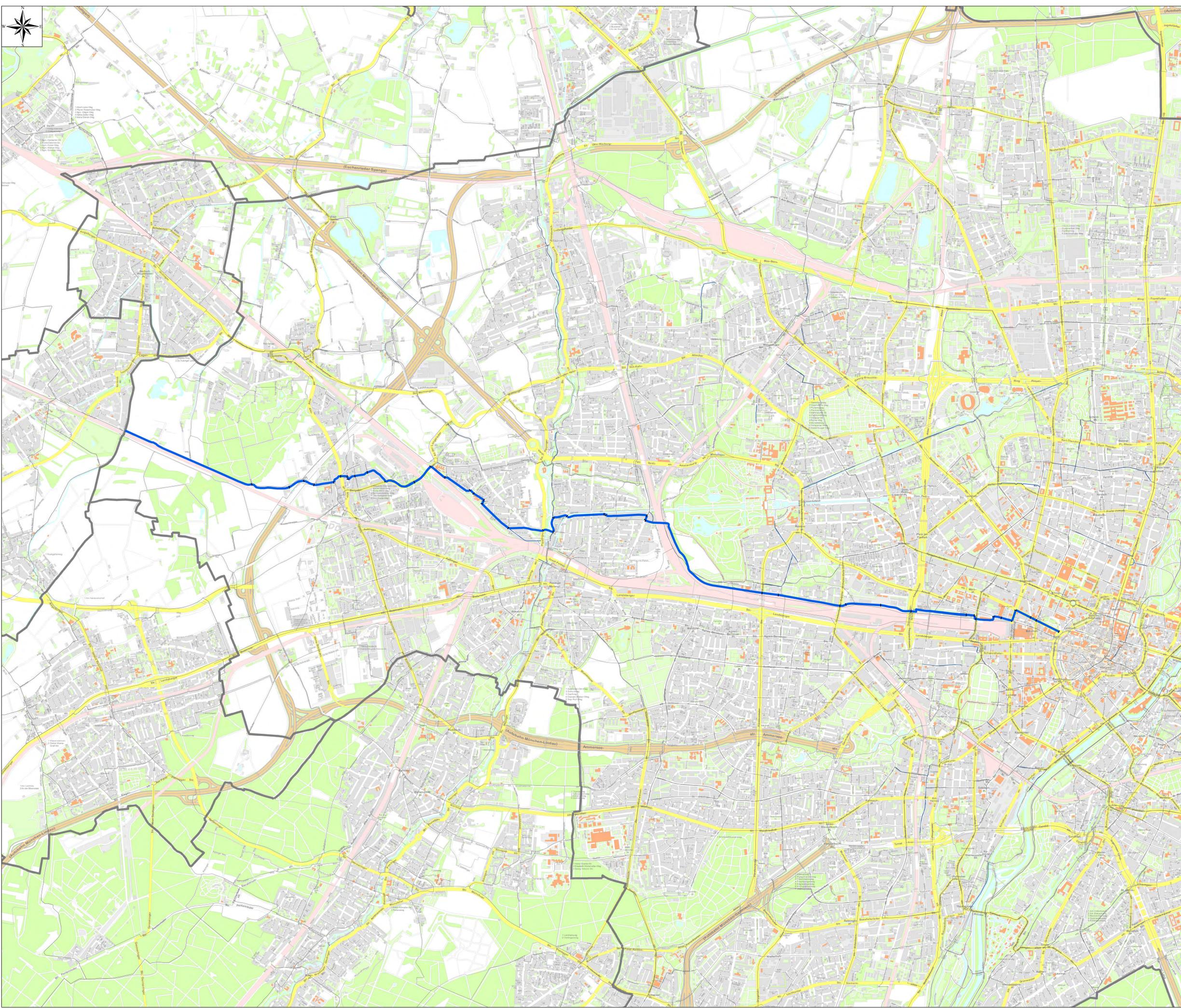
Landeshauptstadt
München

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.



0 1,5 3 Kilometer



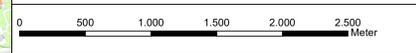


- Legende**
- Bestvariante
 - Radnetz Landeshauptstadt München
 - Fahrradstraßen
 - Stadtgrenze

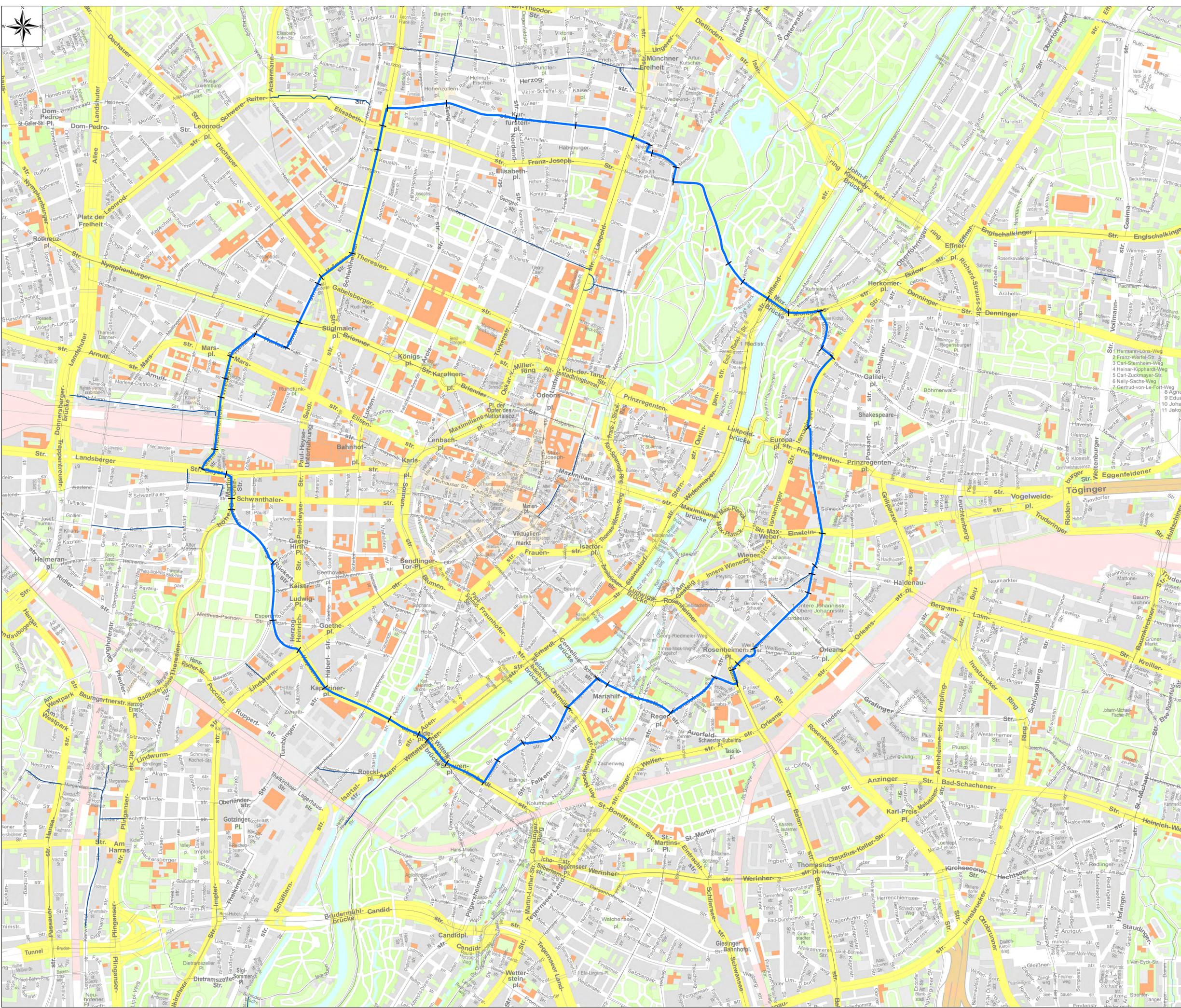


Landeshauptstadt München

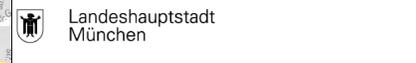
Vertiefte Machbarkeitsstudie für eine
Radschnellverbindung von der
Münchner Innenstadt bis zur
westlichen Stadtgrenze in
Richtung Fürstenfeldbruck
Los 5 - Plan 5: Übersichtsplan
Bestvariante



Quelle Plangrundlage: Landeshauptstadt München



- Legende**
- Bestvariante
 - Radnetz Landeshauptstadt München
 - Fahrradstraßen
 - Stadtgrenze



Landeshauptstadt München Potenzialuntersuchung und vertiefte Machbarkeitsstudie für einen Radschnellverbindungs-Ring (RSV-Ring) im Stadtgebiet München

Plan 5: Übersichtsplan
Bestvariante

Für Abschnitts- und Punktnummer vgl. Maßnahmenkatalog Vorzugsvariante A und B

Quelle Plangrundlage: Landeshauptstadt München

(Im Original DIN A0)
1:8.000
Stand: 25.08.2020



PGV-Atzutz GbR
Adelheidsstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@gpv-atzutz.de
www.gpv-atzutz.de

**Landratsamt Dachau**

Landratsamt Dachau, Postfach 15 20, 85205 Dachau

An
Landeshauptstadt München
Herr Oberbürgermeister
Dieter Reiter
80313 München

Hausanschrift: Bgm.-Zauner-Ring 11, 85221 Dachau
MVV-Omnibuslinie 720 und 722:
Haltestelle „Landratsamt“
Postanschrift: Weiherweg 16, 85221 Dachau
Sachbearbeitung: [REDACTED]
Zimmer: [REDACTED]
Telefon: [REDACTED]
Telefax: [REDACTED]
E-Mail: kreisentwicklung@lra-dah.bayern.de
Internet: www.landratsamt-dachau.de
Unser Zeichen:
Datum: 15.07.2021

Stellungnahme zur Machbarkeitsuntersuchung hinsichtlich einer Radschnellverbindung zwischen München und Dachau

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Reiter,
lieber Dieter,

durch [REDACTED] wurden wir am 28.06.2021 per E-Mail zu einer Stellungnahme für den Stadtratsbeschluss bzgl. der „Radschnellverbindungen in München und Umland“ aufgefordert. Daher möchten wir die Ergebnisse zur Machbarkeitsuntersuchung bezüglich der Verbindung nach Dachau noch einmal aus unserer Sicht resümieren und kommentieren:

Planungsstand bzw. aktueller Stand im Landkreis Dachau:

Nachdem die vermeintliche sog. „Bestvariante“ bereits durch das Gutachterteam festgelegt und deren Umsetzung in der Großen Kreisstadt Dachau am 13.10.20 im Umwelt- und Verkehrsausschuss behandelt und beschlossen wurde, hatte die Gemeinde Karlsfeld auf Schwachstellen am Routenverlauf der Bestvariante hingewiesen und eine Umplanung angestoßen.

Die neue Variante C überzeugt durch eine praktikablere, direktere Routenführung, wodurch insbesondere große Pendlermagneten (wie z.B. MAN oder MTU) noch besser angebunden wären. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist dadurch zwar etwas schlechter (2,0 anstatt 2,78). Dafür wird der Standard des Radschnellwegs auf 78% der Strecke eingehalten (im Vgl. Bestvariante = 67%) und ein minimal besserer Potentialwert erreicht (3.400 Radler*innen/Tag anstatt 3.300 Radler*innen/Tag bei Bestvariante).

Der Umsetzung der neuen Vorzugsvariante C wurde dann am 27.01.21 im Umwelt- und Verkehrsausschuss der Gemeinde Karlsfeld zugestimmt. Anschließend erfolgte die Zustimmung durch die Gremienmitglieder der Großen Kreisstadt Dachau am 17.03.21.

Somit haben sowohl die Große Kreisstadt Dachau als auch die Gemeinde Karlsfeld der Realisierung der Variante C zugestimmt.

Besuchszeiten:
Mo – Fr 08.00 – 12.00 Uhr
Do 14.00 – 18.00 Uhr
und nach Vereinbarung

Konten:
Sparkasse Dachau
Volksbank Raiffeisenbank
Postbank München

IBAN:
DE98700515400380901645
DE7570091500000006050
DE49700100800010148808

BIC:
BYLADEM1DAH
GENODEF1DCA
PBNKDEFF700

USt.-IdNr.: DE212824254

StNr.: 115/114/50014

Einordnung der Projektergebnisse in den eigenen Kontext:

Der Landkreis Dachau versucht – wo immer möglich – das Angebot für den Alltagsradverkehr zu fördern. Daher wurde in den vergangenen Jahren – gemeinsam mit den Landkreisgemeinden sowie der Großen Kreisstadt Dachau – ein landkreisweites Radverkehrskonzept erarbeitet. Hierdurch erhoffen wir uns sinnvolle neue Anreize zu setzen, um die nicht-motorisierte Mobilität weiter zu fördern und die Abhängigkeit vom privaten PKW zu senken. Im Zuge des Radverkehrskonzepts wurde die Radschnellverbindung in die Landeshauptstadt München in der höchsten Ausbaupriorität als „Überregionale Hauptroute“ kategorisiert.

Diese Einstufung wurde durch nun vorliegende Ergebnisse der Machbarkeitsstudie bestätigt. Sowohl hinsichtlich des Nutzen-Kosten-Verhältnisses, als auch des Potentialwerts wurden die Erwartungen aus unserer Sicht erfüllt. Dies unterstreicht die Notwendigkeit einer derartigen, neuen Radverkehrsinfrastruktur.

Wir begrüßen den landkreisübergreifenden Ansatz zur gemeinsamen Lösung der verkehrlichen Herausforderungen auf dem prosperierenden Korridor zwischen der Landeshauptstadt München und der Großen Kreisstadt Dachau sehr. Auch hinsichtlich der möglichen Entwicklungen zur SEM „Feldmoching – Ludwigsfeld“ wäre der Radschnellweg eine ideale Möglichkeit für Alltagspendelwege. Eine heutige Vertiefung der Planungen der Radschnellverbindung würde die Grundlage einer vorausschauenden nachhaltigen Mobilitätsplanung innerhalb des gesamten Korridors bieten.

Beurteilung der Realisierungschance:

Da zur Umsetzung des Radschnellwegs zwischen München und Dachau nur auf sehr kurzen Abschnitten ein Grunderwerb nötig wäre, stellt der verabschiedete Trassenvorschlag aus unserer Sicht eine sehr gute Option mit einer realistischen Möglichkeit zur Umsetzung vor Ort dar. Auch die bereits gefassten Beschlüsse der kommunalen Gremien in der Gemeinde Karlsfeld, der Großen Kreisstadt Dachau sowie dem Landkreis Dachau stellen aus unserer Sicht positive Argumente zur Priorisierung der Trasse nach Dachau dar.

Bereits gefasste Beschlüsse und deren Auswirkungen:

Wie bereits skizziert, liegen positive Gremienbeschlüsse der kommunalen Gremien vor:

1. Befassung im Umwelt- und Verkehrsausschuss der Stadt Dachau am 13.10.2020 (siehe Anlage 1)
2. Befassung im Umwelt-, Verkehrs- und Kreisausschuss des Landkreises Dachau am 13.11.2020 (siehe Anlage 2)
3. Befassung im Umwelt- und Verkehrsausschuss der Gemeinde Karlsfeld am 27.01.2021 (siehe Anlage 3)
4. Befassung im Ferienausschuss der Stadt Dachau am 17.03.2021 (siehe Anlage 4)

Derartige Beschlüsse liegen nach unserem Kenntnisstand nicht für alle weiteren Radschnellwegtrassen vor. Dies stellt aus unserer Sicht ein klares Argument zur kurzfristigen Weiterverfolgung des Radschnellwegs nach Dachau dar.

Die Stadt Dachau strebt sogar an, schon möglichst zeitnah vorbereitende Maßnahmen (z.B. die Errichtung einer Fahrradstraße in der Augustenfelder Straße) umzusetzen.

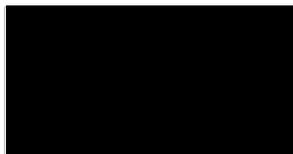
Nächste Schritte:

Wir würden uns freuen, wenn der Stadtrat der Landeshauptstadt München den Projektfortschritt der Radschnellverbindung nach Dachau weiter unterstützen würde und wären selbstverständlich bereit, unsere Beiträge zur Realisierung zu leisten, um das Projekt weiter voranzubringen. Nur wenn zeitnah nächste Schritte angegangen werden, kann den Bürger*innen vor Ort mittel- bis langfristig eine derart wichtige Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden.

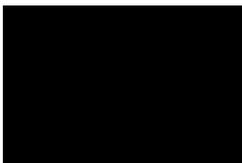
Dementsprechend erhoffen wir uns die Zurverfügungstellung entsprechender personeller sowie finanzieller Ressourcen durch den Stadtrat und hoffen, dass mehrere der bisher diskutierten Trassenkorridore möglichst zeitnah angegangen werden. Durch die Erfahrungen beim bisherigen Pilotprojekt nach Garching wurde klar, dass ein derartiger Prozess einen langen Atem sowie Durchsetzungsvermögen benötigt. Daher sollten aus unserer Sicht mehrere Optionen forciert werden, um für den Fall von fehlenden Realisierungsmöglichkeiten in einem Korridor, gleich weitere Trassenkorridore als Plan B oder C in der Hinterhand zu haben.

Wir hoffen hiermit, die Bedeutung der Radschnellverbindung für den Korridor zwischen München und Dachau noch einmal unterstrichen zu haben und bitten den Stadtrat um eine entsprechende Unterstützung zur Weiterentwicklung.

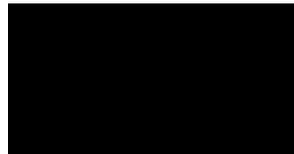
Mit freundlichen Grüßen



Stefan Löwl
Landrat



Florian Hartmann
Oberbürgermeister



Stefan Kolbe
Erster Bürgermeister

**3) Endbericht Vertiefte Machbarkeitsstudien zu 3 Radschnellverbindungen
- Drucksache 15/0231 -**

Frau [REDACTED] – Mitarbeiterin des Büros Planersocietät – stellt dem Gremium die Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen vor.

Zusammen mit dem Vorsitzenden und Herrn [REDACTED] – Mitarbeiter des Sachgebietes Mobilitätsplanung - beantwortet sie die Fragen des Gremiums.

Herr Kreisrat Günther Heyland weist auf die besondere Verhandlungssituation mit der Deutschen Bahn hin, die als weitreichend betroffene Grundeigentümerin bei der Variante München-Oberhaching zu beteiligen sei.

Anträge/Änderungen:

Nach Diskussion im Gremium ergänzt der Vorsitzende den Beschlussvorschlag (*Ergänzungen sind kursiv dargestellt*) und stellt diesen zur Abstimmung:

Beschluss:

1. Die Ausführungen der Verwaltung und die Endberichte werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Schritte für eine Realisierung des Radschnellweges vom DUSS-Terminal München-Riem (Feldkirchen) zum Bauzentrum Poing (Kirchheim bei München) in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Aschheim, Feldkirchen und Kirchheim bei München herbeizuführen, sofern die politischen Gremien der Landeshauptstadt München eine Umsetzung dieser Verbindung anstreben.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Schritte für eine Realisierung des Radschnellweges vom LMU Klinikum Großhadern zur Poststraße (Planegg) in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Planegg und Gräfelfing herbeizuführen, sofern die politischen Gremien der Landeshauptstadt München und des Landkreises Starnberg eine Umsetzung dieser Verbindung anstreben.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, inwiefern sich die Potenziale für den Abschnitt Fasanengartenstraße bis zum S-Bahnhof Deisenhofen verändern, wenn auf dem Gebiet der Landeshauptstadt kein Ausbau der Verbindung erfolgt. Der Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur ist mit den Ergebnissen und den sich daraus ergebenden Förderbedingungen zu befassen. Die betroffenen Kommunen *und die Deutsche Bahn als weitreichend betroffene Grundeigentümerin* sind in die Überlegungen einzubeziehen.
5. Der Landrat wird ermächtigt, unter den in den Beschlusspunkten 3.2 und 3.3 genannten Voraussetzungen, Sonderbaulastvereinbarungen mit den genannten Kommunen abzuschließen, sofern dies für die weiteren Schritte hin zu einer Umsetzung notwendig ist.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend: 18

Ja-Stimmen: 18

Nein-Stimmen: 0

Der Vorsitzende
Christoph Göbel
Landrat

Verteiler:
GB 3
RE 3.3
FB 3.3.1
SG 3.3.1.1
SG 3.3.1.4



Die Übereinstimmung
mit der Niederschrift
wird beglaubigt.
München, 16.04.2021
Landratsamt

Die Schriftführerin:



Landratsamt Ebersberg

Gründerwerb für Radewege- u. Straßenbau



Landratsamt Ebersberg • Eichthalstraße 5 • 85560 Ebersberg

Landeshauptstadt München
 Mobilitätsreferat
 z.Hd. Frau [REDACTED]
 80313 München

Ansprechpartner:

Tel.: [REDACTED]

Fax: [REDACTED]

Mail: [REDACTED]

Außenstelle Dr.-Wintrich-Straße 66

Zimmer-Nr. [REDACTED]

www.lra-ebe.de

Sie erreichen mich:

Montag von 13:00 bis 16:00 Uhr

Dienstag/ Mittwoch von 7.30 bis 12:00 Uhr

Dienstag/ Mittwoch von 13.00 bis 16.00 Uhr

Bitte vereinbaren Sie einen Termin.

Ebersberg, 30.06.2021

Aktenzeichen:
 16/631 RW M-MS

Ihr Zeichen / Ihr Schreiben vom:

Stellungnahme RSV München- Markt Schwaben

Sehr geehrte Frau [REDACTED],

die Erstellung der Machbarkeitsstudien für die Radschnellverbindung (RSV) von München nach Markt Schwaben wurde von Anfang an eng begleitet durch die betroffenen Gemeinden Poing und Markt Schwaben sowie vom Sachgebiet Wirtschaftsförderung/ Regionalmanagement im Landratsamt Ebersberg.

Innerhalb des Landratsamtes haben sich bereits verschiedene Stellen mit dem Projekt beschäftigt. Im Arbeitskreis RTR (Runder Tisch Radfahren) wurde die RSV bereits vorgestellt und stieß dabei auf breite Zustimmung. Ebenso steht unser Landrat Herr Niedergesäß dem Vorhaben positiv gegenüber.

Eine der Hauptproblemstellen in der vorgeschlagenen Trasse, ist die Gruber Straße in Poing, hier gibt es eine derzeit nicht zufriedenstellende Situation für den Radverkehr auf Grund hoher Unfallhäufigkeiten durch diverse Gefahrenstellen. Deshalb wird gerade durch den Landkreis eine Machbarkeitsstudie für eine bauliche Verbesserung der Situation beauftragt. Dabei fließen auch die Ergebnisse aus der RSV- Studie ein.

Sollte die Landeshauptstadt München einen positiven Beschluss für die RSV nach Markt Schwaben fassen, so werden auch im Landkreis EBE die entsprechenden Beschlüsse vorbereitet. Auf Grund der o.g. engen Einbindung von den betroffenen Stellen gibt es durchaus gute Realisierungschancen auf dem Gebiet unseres Landkreises.

Als nächste Schritte wird zunächst die RSV- Trasse im Lenkungskreis Fahrradfreundlicher Landkreis vorgestellt. Darin sitzen Vertreter aus der Kommunalpolitik, RTR und der Verwaltung. In dem Gremium wird dann auch eine Priorisierung des Projektes für den zuständigen ULV- Ausschuss vorgeschlagen werden. Vorstellbar wäre auch, dass der Landkreis die Planung und Umsetzung der RSV für die Gemeinden in Sonderbaulast übernimmt.

Über die weitere Vorgehensweise bitten wir Sie, uns auf dem Laufenden zu halten.

Öffnungszeiten des Landratsamtes:

Montag bis Mittwoch 07.30 - 17.00 Uhr
 Donnerstag 07.30 - 18.00 Uhr
 Freitag 07.30 - 12.30 Uhr

Bitte vereinbaren Sie einen Termin.

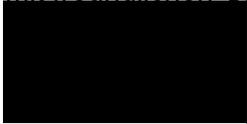
Bankverbindungen:

KSK München-Starnberg-Ebersberg
 IBAN: DE83 7025 0150 0000 0003 98
 BIC: BYLADEM1KMS

Raiffeisen-Volksbank Ebersberg eG
 IBAN: DE38 7016 9450 0002 5101 11
 BIC: GENODEF1ASG



Mit freundlichen Grüßen



Landratsamt Starnberg • Postfach 14 60 • 82317 Starnberg

Landeshauptstadt München
 Mobilitätsreferat
 Radverkehr (MOR-GB1.13)
 z.Hd. Frau [REDACTED]
 80313 München

Ihre Zeichen / Ihre Nachricht vom

Bitte in der Antwort angeben
 1.84

Verkehrsmanagement

Öffnungszeiten: Bitte innerhalb der Zeiten
 Mo., Di., Do. 7.30 - 18.00,
 Mi. 7.30 - 14.00, Fr. 7.30 - 16.00
 einen Termin vereinbaren

Ansprechpartnerin [REDACTED]
 Zimmer-Nr. [REDACTED]
 Durchwahl [REDACTED]
 Telefax [REDACTED]
 radwege@lra-starnberg.de
 Starnberg 16.07.2021

Stellungnahme zu den RSV-Projekten Beitrag zur Beschlussvorlage der Landeshauptstadt München

Einer der wichtigsten Elemente der Radverkehrsförderung im Landkreis Starnberg ist zweifelsohne die Schaffung einer adäquaten Radinfrastruktur. Dem Bau neuer Radwege und selbstverständlich auch neuer Radschnellwegeverbindungen kommt infolge des erheblichen Mehrwerts für die Bürger*innen, aber auch für die Mobilitätswende insgesamt, eine besondere Bedeutung zu.

Die erarbeitete vertiefende Machbarkeitsstudie sowie der gesamte Prozess leistete dafür einen wesentlichen und wichtigen Beitrag.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden sowohl in den Kreis- aber auch in den betroffenen kommunalen Gremien vorgestellt und aufmerksam begleitet. Nunmehr beginnt die Integration der gefundenen Ergebnisse in die jeweiligen verkehrlichen kommunalen Konzepte, dem dann der Entscheidungsprozess zur Umsetzung der Maßnahmen auf Ebene der Gemeinden bzw. der Stadt folgt.

Der Landkreis Starnberg begleitet und unterstützt die Kommunen bedarfsgerecht im Prozess.

Hausadresse:
 Strandbadstraße 2 · 82319 Starnberg
 Telefon 08151 148-0
 Telefax 08151 148-292
 info@LRA-starnberg.de
 www.landkreis-starnberg.de
 Kreissparkasse München Starnbg. Ebersbg.
 IBAN: DE37 7025 0150 0430 0500 47
 BIC: BYLADEM1KMS
 VR Bank Starnbg.-Herrschg.-Landsberg eG
 IBAN: DE37 7009 3200 0002 9960 06
 BIC: GENODEF1STH
 So erreichen Sie uns mit den öffentlichen Verkehrsmitteln:
 S6 Starnberg sowie Bushaltestelle Landratsamt

 Landratsamt Fürstenfeldbruck • Postfach 1461 • 82244 Fürstenfeldbruck

Frau

Landeshauptstadt München

Tiefbauverwaltung

Am Hardtanger 1
82256 Fürstenfeldbruck

Auskunft erteilt: [REDACTED]

Zimmer: [REDACTED]

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

Aktenzeichen: 13-2-
(Bitte bei Antwort angeben)

Ihre Nachricht vom:
Ihre Zeichen:

08.07.2021

Stellungnahme Radschnellverbindung Landkreis Fürstenfeldbruck

Sehr geehrte Frau [REDACTED],

die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg im Landkreis Fürstenfeldbruck ist aktuell noch nicht abgeschlossen. Derzeit wird das Maßnahmenkataster erstellt, zur Vorbereitung auf die Nutzen-Kosten-Analyse.

Zudem ist der Verlauf des Radschnellweges im Gemeindegebiet Emmering noch nicht final geklärt. Hier wird unter Umständen eine Nachuntersuchung beauftragt.

Als größtes Problem bei der Realisierung des Radschnellweges wird im Landkreis Fürstenfeldbruck der mögliche Bahnausbau gesehen, da der Radschnellweg in Teilbereichen direkt neben dem Bahnkörper zu liegen kommen soll. Ein Problem entsteht deshalb, weil nach wie vor nicht klar ist, wann der Bahnausbau stattfindet und mit welchen Dimensionen (3- oder 4-gleisig) gerechnet werden muss. Ein Vorteil kann darin liegen, dass die für den Bahnausbau benötigte Baustraße anschließend als Radschnellweg Verwendung finden könnte. Nach allem was bisher bekannt ist, wird dies aber nicht vor 2033 sein.

Eine frühzeitigere Realisierung des Radschnellweges bedingt eine Unabhängigkeit vom Bahnausbau, die aber aufgrund beengter Platzverhältnisse insbesondere im Stadtgebiet Puchheim nahezu unmöglich ist.

Grundsätzlich soll aber bereits ein Teilabschnitt des Radschnellweges (wenn auch vorerst als „normaler“ Radweg) realisiert werden. Dies geschieht zwischen Eichenau und Puchheim.

Insgesamt betrachtet lässt sich feststellen, dass der Bahnausbau ein enormes Hemmnis für die Realisierung des Radschnellweges darstellt. Wird unabhängig von der Bahn gebaut, ist der Radschnellweg bis Puchheim durchaus möglich, im Nadelöhr Puchheim Richtung Übergabepunkt zur Landeshauptstadt München aber dann extrem schwierig umzusetzen.

Dennoch ist der Landkreis Fürstenfeldbruck bestrebt, die Planungen des Radschnellweges fortzuführen und hofft, dass dies auch auf Seiten der Landeshauptstadt München der Fall sein wird.

Bisher gibt es weder auf Gemeinde- bzw. Stadtebene noch auf Landkreisebene entsprechende Beschlüsse zum Radschnellweg.

Hausanschrift

Münchner Str. 32
82256 Fürstenfeldbruck
Mit ÖPNV erreichbar

Sprechzeiten

Montag bis Freitag
8.00 bis 12.00 Uhr
oder
nach Vereinbarung

Vermittlung

08141 519-0

Telefax

08141 519-450

E-Mail

poststelle@lra-ffb.de

Internet

www.lra-ffb.de

	IBAN	Swift BIC:
Sparkasse FFB:	DE89 7005 3070 0008 0017 11	BYLADEM1FFB
Volksbank FFB:	DE05 7016 3370 0000 0320 00	GENODEF1FFB
Postbank München:	DE03 7001 0080 0072 7868 04	PBNKDEFFXXX

Gläubiger-ID: DE22ZZZ00000006072

Vorstellungen der Vorzugstrasse wurden in den Städten Puchheim und Fürstenfeldbruck sowie im zuständigen Ausschuss des Landkreises getätigt, allerdings nur zur Kenntnisnahme ohne weitere Beschlussfassung.

Die nächsten Schritte sind wie erwähnt die Fertigstellung der Machbarkeitsstudie, sowie die unter Umständen nötige Nachuntersuchung der Vorzugstrasse im Gemeindegebiet Emmering und die Erstellung der Nutzen-Kosten-Analyse.

Mit freundlichen Grüßen



Hausanschrift

Münchner Str. 32
82256 Fürstenfeldbruck
Mit ÖPNV erreichbar

Sprechzeiten

Montag bis Freitag
8.00 bis 12.00 Uhr
oder
nach Vereinbarung

Vermittlung

08141 519-0

E-Mail

poststelle@lra-ffb.de

Telefax

08141 519-450

Internet

www.lra-ffb.de

	IBAN	Swift BIC:
Sparkasse FFB:	DE89 7005 3070 0008 0017 11	BYLADEM1FFB
Volksbank FFB:	DE05 7016 3370 0000 0320 00	GENODEF1FFB
Postbank München:	DE03 7001 0080 0072 7868 04	PBNKDEFFXXX

Gläubiger-ID: DE22ZZZ00000006072



Stadträtin Kristina Frank
 Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss
 Stadträtin Sabine Pfeiler

ANTRAG

02.02.2017

Herrn
 Oberbürgermeister
 Dieter Reiter
 Rathaus
 80331 München

Heißstraße als Radlhauptroute ins Münchner Radlnetz aufnehmen!

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Heißstraße wird als Radlhauptroute ins Münchner Radlnetz aufgenommen. Die Verwaltung wird beauftragt, dies in den Planungen zu berücksichtigen und umzusetzen.

Begründung:

Die Heißstraße bietet ideale Voraussetzungen für eine Radlhauptroute. Sie verknüpft mit dem Kunstareal und dem Olympiapark zwei Publikumsmagneten, was nicht nur für die Bewohnerinnen und Bewohner, sondern auch für die vielen Besucher Münchens interessant ist. Sie bindet ferner das Kreativquartier und das Mediendorf mit ihren zahlreichen neu entstehenden Wohnungen sowie das neue Strafjustizzentrum am Leonrodplatz an die Innenstadt und die Universitäten an. Letztlich wird so die schmale Radwegführung entlang der Dachauer Straße ideal ergänzt.

Kristina Frank, Stadträtin
 stv. Fraktionsvorsitzende

Prof. Dr. Hans Theiss, Stadtrat

Sabine Pfeiler, Stadträtin



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat Johann Sauerer
Stadtrat Walter Zöllner
Stadträtin Kristina Frank
Stadträtin Dr. Evelyne Menges
Stadträtin Sabine Pfeiler

ANTRAG

12.09.2017

Errichtung eines Radschnellweges Maxvorstadt-Olympiapark

Der Stadtrat möge beschließen:

Es wird ein Radschnellweg von der Maxvorstadt zum Olympiapark errichtet.
Die Errichtung beinhaltet folgende Maßnahmen:

1. Prüfung eines Neubaus der Verbindung Rosa-Luxemburg-Platz zur Brücke Ackermannstraße
2. Prüfung eines Neubaus einer Rad- und Fußgängerbrücke über Schwere-Reiter-Straße
3. Prüfung eines Neubaus eines Radwegs Heßstraße zwischen Schwere-Reiter-Straße und Lothstraße
4. Beschilderung und fahrradgerechte Anpassung der Anschlussstrecken

Begründung:

In unmittelbarer Nähe zum Olympiapark gibt es mehrere Gebiete der Stadtentwicklung, die in einigen Jahren für mehrere tausend Menschen Wohnungen und Arbeitsplätze bieten. Das gegenwärtig hohe Aufkommen im Radverkehr zwischen der Maxvorstadt und dem Olympiapark wird folglich weiter steigen.

Die bisherigen Routen für den Radverkehr entlang der Dachauer Straße bzw. entlang der Infanteriestraße sind aufgrund vieler Ampeln, Kreuzungen und unsicherer Radwege unattraktiv, aber dennoch stark belastet. Ein Ausbau der Heßstraße als Radschnellweg bzw. Fahrradstraße würde nach Vorstellungen der CSU Stadtratsfraktion eine schnelle und sichere Radverbindung zwischen der Maxvorstadt und dem Olympiapark schaffen, ohne dabei andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder PKW-Nutzer einzuschränken (siehe hierzu Antrag der CSU-Fraktion vom 02.02.2017, noch in Bearbeitung).

Dieser Radschnellweg hätte als Verbindungsstück zwischen Altstadt und dem Münchner Nordwesten zudem eine gesamtstädtische Bedeutung für den Radverkehr.

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat

Johann Sauerer
Stadtrat

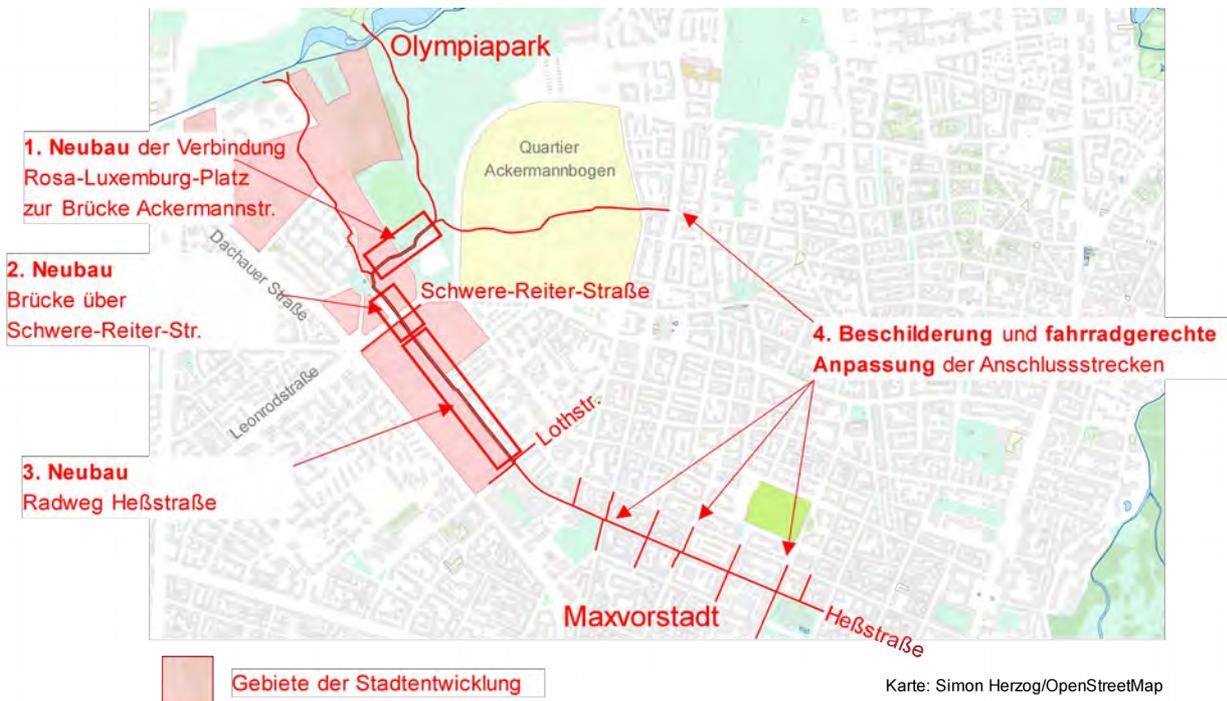
Walter Zöllner
Stadtrat

Sabine Pfeiler
Stadträtin

Kristina Frank
Stadträtin

Dr. Evelyne Menges
Stadträtin

Skizze zur Übersicht des geplanten Streckenverlaufs:





Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadträtin Sabine Bär
Stadtrat Johann Sauerer
Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss

ANTRAG

25.02.2019

Realisierung der Radroute Olympiapark-Maxvorstadt als Modellprojekt

Die Radroute Olympiapark-Maxvorstadt (vgl. Abb. 1) wurde am 12. September 2017 im StR-Antrag Nummer 14-20 / A 03367 eingebracht. Die betroffenen Bezirksausschüsse haben dem Vorhaben zugestimmt. Wie fordern die Stadtverwaltung auf das Vorhaben mit Priorität zu realisieren.

Begründung:

Durch eine zügige Realisierung steht eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung, die vorhandene Verkehrssysteme entlastet. Insbesondere durch die Schaffung neuer Wohnungen (z.B. Kreativfeld) und Arbeitsplätze (z.B. Justizzentrum) sind zusätzliche, effiziente Verkehrswege dringend erforderlich. Die Realisierung darf nicht aufgeschoben werden. Das Vorhaben kann derzeit noch ohne Beeinträchtigung von Anliegern umgesetzt werden, da die geplante umliegende Bebauung erst in den kommenden Jahren realisiert wird.

Eine optimale Infrastruktur für den Radverkehr lenkt zukünftiges Verkehrswachstum auf das Fahrrad. Eine Zunahme des Fahrradverkehrs ist einerseits unter Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit erwünscht, andererseits ist die Zunahme auch durch die fortschreitende Verbreitung elektrisch unterstützter Fahrräder und Roller (E-Bikes, Lastenräder, E-Tretroller etc.) technologisch getrieben. Insofern hat die Radroute Olympiapark-Maxvorstadt als dafür geschaffene Infrastruktur für die Erschließung von Quartieren modellhaften Charakter.

Initiative:
Sabine Bär
Stadträtin

Johann Sauerer
Stadtrat

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 10.05.2019

**Verkehrswende jetzt einleiten – Vorfahrt fürs Rad 2 –
Radroute Olympiapark – Kreativfeld – Heißstraße realisieren.**

Antrag

1. Das Planungsreferat plant eine Radroute vom Olympiapark über das Kreativfeld (ehemalige Luitpold-Kaserne) und weiter über die Heißstraße in die Maxvorstadt.
2. Hierbei wird dargestellt wie eine Brücke über die Schwere-Reiter-Straße in die Bebauung des Kreativfeldes integriert werden kann.
3. Östlich der Lothstraße werden parallel eine Variante mit Fortführung in der Heißstraße oder aber eine Fortsetzung durch die mit grüner Welle versehene Schellingstraße untersucht.

Begründung:

Diese Radroute würde vom Münchner Norden kommend über die projektierte Nutzung der Trasse der ehemaligen Olympia-S-Bahn, durch den Olympiapark und möglichst mit einer Brücke über die Schwere-Reiterstraße ohne Störung durch Kfz-Verkehr ins Kreativquartier und von dort über die Heißstraße oder die Schellingstraße weiter in die Maxvorstadt führen. Damit würde eine attraktive Anbindung des Kreativquartieres an der Dachauerstraße geschaffen.

Die Heißstraße sollte im Bereich des Kreativfeldes hierfür möglichst autofrei gehalten werden.

Der Vorschlag wird von mehreren Arbeitskreisen der Münchner Forums, vom ADFC, vom Forum für Baugemeinschaften e.V., der UnternehmerTUM, sowie von den Bezirksausschüssen 3, 4 und 9 befürwortet.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Herbert Danner, Anna Hanusch, Katrin Habenschaden

Mitglieder des Stadtrates



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 21.01.2020

Antrag

Heißstraße wird zur Fahrradstraße

Die Heißstraße wird in voller Länge von der Schwere-Reiter-Straße bis zur Barerstraße als Fahrradstraße umgewidmet. Um die Geschwindigkeit des MIV zu drosseln und den MIV-Durchgangsverkehr zu stoppen, werden Poller eingesetzt. Zudem wird der Bodenbelag in der Heißstraße verbessert.

Begründung

Die Heißstraße bietet für den Radverkehr eine optimale Anbindung des Münchner Nordwestens, bzw. der Neubaugebiete im Umfeld des Olympiageländes, an die Maxvorstadt, das Univiertel und die Münchner Innenstadt. Die Heißstraße als Fahrradstraße umzuwidmen ist schnell umsetzbar und kann als Vorgriff zu einem späteren Radschnellweg dienen.

Tobias Ruff (ÖDP)

Sonja Haider (ÖDP)

Johann Sauerer (ÖDP)

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



11.11.2020

Machbarkeitsstudie für den Fahrradschnellweg

Die Landeshauptstadt München wird gebeten, gemeinsam mit den Gemeinden Haar, Grasbrunn und Vaterstetten eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, ob über den Mittelstreifen der B304 (Münchener Straße / Wasserburger Landstraße) oder entlang dem Gleiskörper der Bahnstrecke Trudering – Grafing ein Fahrradschnellweg von Vaterstetten bis möglichst weit in die Innenstadt errichtet werden kann.

Begründung

Da der Straßenraum begrenzt ist, müssen, um eine Gleichwertigkeit der Verhältnisse für alle Verkehrsmittel zu erreichen und diese nicht gegeneinander auszuspielen, neue Wege gegangen werden. Wenn der Straßenraum in die Breite nicht vergrößert werden kann, muss begonnen werden, dreidimensional zu denken und einzelne Verkehrsmittel entweder unter die Erde oder über den Straßenraum verlegt werden, um optimale Wegeverbindungen entsprechend den Anforderungen der einzelnen Verkehrsmittel zu schaffen.

Als wachsende Metropolregion ist es kontraproduktiv, den Verkehrsraum für einzelne Verkehrsmittel zu beschneiden, um ausreichend Platz für ein anderes Verkehrsmittel zu schaffen und dabei ein drittes Verkehrsmittel mit zu benachteiligen.

Sebastian Schall (Initiative)
Stadtrat

Fabian Ewald
Stadtrat



Ökologisch-Demokratische Partei

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 21. Dezember 2018

Antrag

Radl-Stammstrecke von Pasing zum Hauptbahnhof nach dem Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke verbreitern

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, die Radl-Stammstrecke nach Fertigstellung des zweiten Stammstreckentunnels in ihrer künftigen Variante zu überplanen. Die Wege sollen breiter ausgeführt werden und direkt neben der Abgrenzung zu den Gleisen verlegt werden.

Begründung

Derzeit entwickelt sich der Markt für Lastenräder und Lastenanhänger rasant. Mit Elektromotor werden künftig 250 kg und mehr an Lasten mit dem Rad transportiert werden können¹. Die Radl-Stammstrecke wird eine attraktive, direkte, fast ampellose Verbindung vom Münchner Westen in die Stadt sein, sobald sie nach den Bauarbeiten der 2. Stammstrecke endgültig fertiggestellt wird. Es ist abzusehen, dass auch Lasten-Radverkehr über diesen Radweg fahren wird. Deshalb ist eine ausreichende Breite und eine Wegeführung ohne Ecken unabdingbar.

Des Weiteren sieht die derzeitige Planung vor, dass der Radweg mit einem Abstandsgrün von der Begrenzung zu den Gleisen geführt wird. Das zerschneidet die Grünstreifen und bietet keinen Vorteil. Deshalb sollte auch dies neu geplant werden.

Sonja Haider (ÖDP) und Tobias Ruff (ÖDP)

¹ Siehe dazu: <https://www.nuwiel.de/>
<https://www.hinterher.com/>
<https://roland-werk.de/fahrradanhaenger/>



Ökologisch-Demokratische Partei

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 21. Dezember 2018

Antrag

Provisorische Radl-Stammstrecke von Pasing bis zum Hauptbahnhof optimieren

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, die derzeit provisorische Radl-Stammstrecke auf Höhe der Laimer Unterführung um einen weiteren, einen Meter breiten, Asphaltstreifen zu ergänzen.

Begründung

Die Radl-Stammstrecke wurde für den Baustellenverkehr zur 2. S-Bahn-Stammstrecke im Sommer unterbrochen. Danach wurde für den Baustellenverkehr eine Straße asphaltiert und mit einem Zaun zur Wohnbebauung abgesperrt. Derzeit verläuft ein ca. ein Meter breiter Asphaltstreifen nördlich dieses Zauns, siehe Bild. Könnte der Streifen nur um einen weiteren Meter erweitert werden, würde dies ein Provisorium bilden, das von Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrerinnen und Radfahrern bei gegenseitiger Rücksichtnahme gefahrlos genutzt werden kann. Die große Attraktivität dieser Möglichkeit ist, dass dadurch die Kreuzung mit der Wotanstraße entfällt und damit sowohl die Sicherheit steigt als auch der Komfort und der Zeitgewinn.

Sonja Haider (ÖDP), Tobias Ruff (ÖDP)



Foto: Sonja Haider

ÖDP - Stadtratsgruppe

Rathaus, Marienplatz 8 • Zimmer 174 • 80331 München
Telefon: 089 / 233 – 269 22 • E-Mail: stadtrat@oedp-muenchen.de



BEZIRKSAUSSCHUSS DES 9. STADTBZIRKS NEUHAUSEN - NYMPHENBURG DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN

Bündnis 90/DIE GRÜNEN

SprecherInnen: Sandra Spöttl, Alexander König

28.09.2016

Initiator: Alexander König

Betreff: Radachse Heißstraße planen und ausbauen

Der BA 9 möge beschließen:

Die LHM wird aufgefordert, ein Konzept vorzulegen, wie die Heißstraße als Fahrradachse zwischen Neuhausen-Nymphenburg, Schwabing-West und der Maxvorstadt entwickelt und ausgebaut werden kann. Aus Sicht des BA 9 wären dazu unter anderem folgende, mit dem BA 4 abzustimmende Maßnahmen notwendig:

- Sichere Querung der Schweren-Reiter-Straße für Radfahrer (und Fußgänger) auf Höhe der Heißstraße, durch Einrichtung einer Ampel
- Abschnittsweise Einrichtung eines Zweirichtungs-Radwegs auf der Nordseite der Schweren-Reiter-Straße, um eine Verbindung in Richtung Olympiapark/Tollwood-Gelände herzustellen
- Berücksichtigung des Fahrradverkehrs bei Planung und Bau der Verkehrsinfrastruktur im Kreativquartier auf der Achse Heißstraße, beispielsweise mit Ausweisung einer Fahrradstraße
- sichere Anbindung des Gebiets westlich der Dachauer Straße (etwa auf Höhe Funkerstraße) für den Radverkehr an die Achse Heißstraße durch Bau eines Fuß- und Radweg-Übergangs
- Anbringen einer entsprechenden Beschilderung

Der BA 9 bittet den BA 3 und den BA 4 um Stellungnahme, welche Maßnahmen zur Verwirklichung einer Fahrradachsen Heißstraße in der Maxvorstadt und in Schwabing-West sinnvoll wären. Aus Sicht des BA9 wären südlich der Lothstraße folgende Maßnahmen vorstellbar:

- Optimierung der Kreuzungssituationen (Vorfahrtsregelungen, Ampelschaltungen) für den Radverkehr
- Optimierung des Straßenbelegs für die Erfordernisse des Radverkehrs
- Sinnvolle Weiterleitung mittels geeigneter Ausschilderung des Verkehrs in Nord-Süd-Richtung vor Ende der Heißstraße

Begründung:

Die Heißstraße verbindet den Olympiapark über das sich in Entwicklung befindlichen Kreativquartier und die Hochschule München mit dem Museums- und Universitätsquartier in der Maxvorstadt. Als ausgebaute Fahrradachse könnte sie schnelleren, sicheren und bequemen Fahrradverkehr zwischen Neuhausen-Nymphenburg, Schwabing-West, Maxvorstadt und angrenzenden Stadtvierteln ermöglichen. Die Heißstraße verläuft in weiten Teilen parallel zur Dachauer Straße, die insbesondere in Richtung Innenstadt nur über einen unzureichenden und engen Radweg verfügt und so nur im begrenztem Umfang Radverkehr aufnehmen kann. Für die Hochschule München mit weiter wachsenden Studierendenzahlen, für das in Bau befindliche Justizzentrum am Leonrodplatz sowie für das Kreativquartier, in dem neben Wohnungen auch Arbeitsplätze und kulturelle Einrichtungen entstehen, ist eine schnelle und hochwertige Fahrradbindung in Richtung Innenstadt von großer Bedeutung.



Christian Krimpmann ♦ Britta Gürtler ♦ Valentin Auer ♦ Gerhard Mittag

Günther Westner ♦ Isabella Baur ♦ Maria Pachevska

www.csu-maxvorstadt.de

www.ju-maxvorstadt.de

Radroute Olympiapark-Maxvorstadt

Antrag der CSU-Fraktion im BA 3 Maxvorstadt

Der BA Maxvorstadt unterstützt eine Radroute vom Olympiapark in die Maxvorstadt mit einer Rad- und Fußgängerbrücke über die Schwere-Reiter-Straße. Der BA fordert die Landeshauptstadt München auf, entsprechende fahrradgerechte Anpassungen in der Anschlussstrecke der Heißstraße vorzunehmen.

Begründung

In unmittelbarer Nähe zum Olympiapark gibt es mehrere Gebiete der Stadtentwicklung, die in einigen Jahren für mehrere Tausend Menschen Wohnungen und Arbeitsplätze bieten. Das gegenwärtig hohe Aufkommen im Radverkehr zwischen der Maxvorstadt und dem Olympiapark wird folglich weiter steigen. Die bisherigen Routen für den Radverkehr entlang der Dachauer Straße bzw. entlang der Infanteriestraße sind aufgrund vieler Ampeln, Kreuzungen und unsicherer Radwege unattraktiv aber dennoch stark belastet. Ein Ausbau der Heißstraße als Radschnellweg bzw. Fahrradstraße würde eine schnelle und sichere Radverbindung zwischen der Maxvorstadt und dem Olympiapark schaffen, ohne dabei andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder PKW-Nutzer einzuschränken. Dieser Radschnellweg hätte als Verbindungsstück zwischen Altstadt und dem Münchner Nordwesten zudem eine gesamtstädtische Bedeutung für den Radverkehr.

[Link zum Konzept „Radschnellweg Olympiapark“.](#)

München, 9. Oktober 2017

Antragsteller: Christian Krimpmann, Valentin Auer, Gerhard Mittag, Günther Westner

Fraktionssprecher Valentin Auer

Theresienstraße 58, 80333 München

0175-2058089, valentin.auer.ba3@hotmail.com

FRAKTION IM BEZIRKSAUSSCHUSS 3 MAXVORSTADT

Fraktionsvorsitzende: Sabine Thiele

Ruth Gehling, Margarete Greber-Schmidinger
 Prof. Wolf-Dieter Groß, Martha Hipp, Dr. Svenja Jarchow,
 Dr. Florian Oczipka, Sabine Thiele, Richard Weiss

E-Mail: ba3@gruene-muenchen.de
 Internet: www.gruene-maxvorstadt.de



München, den 22.10. 2017

Antrag für die BA-Sitzung am 07. November 2017

Heßstr. als Fahrradstraße – Unterstützung des Antrags des BA 9 vom 28.9.2016

Der BA Maxvorstadt unterstützt den Antrag des Nachbarbezirksausschusses Neuhausen-Nymphenburg vom Oktober 2016 und fordert die Landeshauptstadt München auf, für die Heßstrasse ein Konzept für die Einrichtung einer Fahrradachse durch die Heßstr vorzulegen, um der Forderung nach einer Verbindung für RadfahrerInnen vom Olympiapark über das Kreativquartier in das Kunstareal nachzukommen. Die Ausweisung als Fahrradstraße ist zu prüfen.

Begründung:

Der BA 9 hat in der Oktober-Sitzung 2016 in einem Antrag die LHM aufgefordert, ein Konzept für die Einrichtung einer Fahrradachse durch die Heßstr. vorzulegen. Begründung ist, dass die Heßstr. eine sehr gute Verbindung zwischen dem Olympiapark und dem Kunstareal darstellt und so in entsprechender Ausstattung maßgeblich zur Verbesserung der Radsituation in München beitragen kann.

Aus Sicht des BA3 könnte die Heßstr. in einem ersten Schritt in voller Länge zu einer Fahrradstraße gemacht werden. Somit wäre ein erster Schritt in Richtung der gewünschten Verbindung getan.

Mit dem Ausbau eines für Radler sichern Fahrradnetzes kann die LH den Forderungen des Luftreinhalteplanes ein Stück näherkommen und das von der Stadt übernommene Bürgerbegehren „Sauba sog I“ umzusetzen.

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Martha Hipp
 Ruth Gehling
 Sabine Thiele

**Betrifft:**

Radschnellweg Olympiapark-Neuhausen-Maxvorstadt

Antrag:

Der Bezirksausschuss Neuhausen-Nymphenburg unterstützt einen Radschnellweg vom Olympiapark über Neuhausen in die Maxvorstadt einschließlich Rad- und Fußgängerbrücke über die Schwere-Reiter-Straße, vgl. StR-Antrag-Nummer 14-20 / A 03367 vom 12.09.2017. Der Bezirksausschuss fordert die Landeshauptstadt München auf, entsprechende fahrradgerechte Anpassungen in der Anschlussstrecke Neuhausen vorzunehmen.

Begründung:

In unmittelbarer Nähe zum Olympiapark gibt es mehrere Gebiete der Stadtentwicklung, die in einigen Jahren für zahlreiche Menschen Wohnungen und Arbeitsplätze bieten. Das gegenwärtig hohe Aufkommen an Radverkehr zwischen Stadtmitte und Olympiapark wird weiter steigen und vor allem auch Neuhausen betreffen. Die bisherigen Routen für den Radverkehr entlang der Dachauer Straße bzw. entlang der Infanteriestraße sind aufgrund vieler Ampeln, Kreuzungen und unsicherer Radwege unattraktiv und dennoch stark belastet.

Ein Ausbau der Heißstraße als Radschnellweg bzw. Fahrradstraße würde eine schnelle und sichere Radverbindung zwischen der Maxvorstadt und dem Olympiapark schaffen, ohne dabei andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder PKW-Nutzer einzuschränken. Die Bürger in Neuhausen würden davon ebenfalls profitieren. Dieser Radschnellweg hätte als Verbindungsstück zwischen Stadtmitte und Münchner Nordwesten eine gesamtstädtische Bedeutung für den Radverkehr.

München, den

Für die CSU-Fraktion Leonhard Agerer (Fraktionssprecher)

Der vorstehende Beschluss wurde in der Sitzung des BA 9 am

mit Mehrheit / einstimmig gefasst.

München, den

Vorsitzende des BA 9

Bezirksausschuss des 4. Stadtbezirkes
Schwabing-West



Landeshauptstadt
 München

Landeshauptstadt München, Direktorium, Tal 13, 80331 München

Referat für
 Stadtplanung und Bauordnung

Vorsitzender:
Dr. Walter Klein

Privat:
 [REDACTED], 80796 München
 Telefon: [REDACTED]
 Telefax: [REDACTED]

BA-Geschäftsstelle Mitte:
 Tal 13, 80331 München
 Telefon: 29165173
 Telefax: 22802674
 E-Mail: bag-mitte.dir@muenchen.de

München, den 30.01.2019

Heißstraße:

Keine Öffnung für den motorisierten Individualverkehr – Radroute vom Kreativquartier in den Olympiapark

TOP E 1.1 01/19

ANTRAG

Die Heißstraße soll im Bereich des Kreativquartiers nicht wie aktuell geplant für den motorisierten Individualverkehr geöffnet werden, sondern stattdessen als Radroute vom Kreativquartier in den Olympiapark mit einer Rad-/Fußgängerbrücke über die Schwere-Reiter-Straße ausgebaut werden.

Konkret umfasst der Antrag folgende vier Einzelvorhaben:

1. Neubau der Verbindung Rosa-Luxemburg-Platz zur Brücke über die Ackermannstraße
2. Neubau einer Rad- und Fußgängerbrücke über die Schwere-Reiter-Straße zur Heißstraße, um hier eine sichere und attraktive Querung für den Radverkehr ohne Störung des ÖV (Tram 12, Bus 53) und des IV in der Schwere-Reiter-Straße zu schaffen.
3. Neubau eines Radweges (mind. 4,5 m Breite) mit begleitendem Fußweg zwischen Schwere-Reiter-Str. und Lothstraße o h n e Öffnung der Heißstraße für den IV in diesem Abschnitt
4. Beschilderung und fahrradgerechte Anpassung der Anschlussstrecken

Begründung: Die vorgeschlagene Radroute ist vor dem Hintergrund der baulichen Erschließung des Kreativquartiers und des sich wandelnden Modal Splits sinnvoll, dringend notwendig und darf nicht für den IV verbaut werden.

Weiterhin bietet die Radroute eine Chance, die Heißstraße so zu entwickeln, dass sie für die Anwohner -/innen und Beschäftigten im Kreativquartier einen Naherholungsbereich bietet, beispielsweise auch unter Einbeziehung vorhandener Bäume und Sträucher und mit Aufstellung von Parkbänken. Bei einer Gesamtbreite von über 30 Metern besteht auch keine Konkurrenz zu einer sicheren Ausfahrt der Feuerwehrfahrzeuge der nahen Feuerwache zur Schweren-Reiter-Straße.

Umgekehrt wäre die Gefahr groß, dass bei einer neuen(!) Verkehrserschließung von der Schwere-Reiter-Straße neue Durchfahrtsverkehre gerade die geplanten Wohnbereiche empfindlich stören würden.

Schließlich würden nicht nur die bestehenden Quartiere am Ackermannbogen und in den neuen Neuhauser Wohnquartieren optimal an die Maxvorstadt und die Innenstadt angeschlossen, sondern auch viele Bereiche im Münchner Nordwesten.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Walter Klein

Antrag zur BA-Sitzung am 17.7.2019

Der Bezirksausschuss möge beschließen:

Radweg am Friedensengel

Der Bezirksausschuss spricht sich für einen baulichen oder wenigstens auf der Fahrbahn abmarkierten Radweg bergaufwärts am Friedensengel aus und bittet den zuständigen BA 13, das zu unterstützen.

Darüber hinaus fragt der BA an, welche Ergebnisse die vom Stadtrat im Jahr 2017 im Grundsatzbeschluss Radverkehr beauftragter Untersuchungen bisher erbracht haben. In der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09 ist die Rede von einer „vertieften Untersuchung“

Begründung:

Örtlich zuständig ist der BA 13, Bogenhausen.

Der Radweg ist eine wichtige Verbindung von Haidhausen auf die anderer Isarseite, z.B. zur Universität.

In Gegenrichtung ist ein solcher Radweg vorhanden. Der vorhandene Gehweg ist zu schmal für Begegnungsverkehr zwischen Fussverkehr, Radverkehr und den im Sommer dort häufig verkehrenden Segways.

Initiative

Ullrich Martini

Fraktionssprecher

Manfred Simpson

BA Au-Haidhausen

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**



Antrag zur BA-Sitzung am 17.7.2017

Der Bezirksausschuss möge beschließen:

Radweg am Friedensengel

Der Bezirksausschuss spricht sich für einen baulichen oder wenigstens auf der Fahrbahn abmarkierten Radweg bergaufwärts am Friedensengel aus und bittet den zuständigen BA 13, das zu unterstützen.

Begründung:

Örtlich zuständig ist der BA 13, Bogenhausen.

Der Radweg ist eine wichtige Verbindung von Haidhausen auf die anderer Isarseite, z.B. zur Universität.

In Gegenrichtung ist ein solcher Radweg vorhanden. Der vorhandene Gehweg ist zu schmal für Begegnungsverkehr zwischen Fussverkehr, Radverkehr und den im Sommer dort häufig verkehrenden Segways.

Initiative

Ullrich Martini

Fraktionssprecher

Manfred Bahlmann

FRAKTION IM BEZIRKSAUSSCHUSS 3 MAXVORSTADT

Fraktionsvorsitzende: Sabine Thiele

Dr. Tanja Boga, Ruth Gehling, Prof. Wolf-Dieter Groß,
Martha Hipp, Dr. Svenja Jarchow, Dr. Florian Oczipka,
Sabine Thiele, Richard Weiss

E-Mail: ba3@gruene-muenchen.de
Internet: www.gruene-maxvorstadt.de



München, den 20.01.2020

Antrag für die BA-Sitzung am 11.02.2020
Hessstraße wird zur Fahrradstraße

Der BA 3 Maxvorstadt fordert die LH München auf, die Hessstraße in voller Länge von der Schwere-Reiter-Straße bis zur Barerstraße als Fahrradstraße umzuwidmen. In diesem Zusammenhang verweist der BA auf den BA-Antrag vom 22.10.2017.

Begründung:

Die Neubaugebiete im Münchner Nordwesten und Kreativquartier würden mit dieser Verbindung optimal an die Maxvorstadt angeschlossen. Damit würde eine gute Anbindung an das Kunstareal, das Univiertel und der Innenstadt geschaffen.
Bei der Führung einer Verbindung über die Arcisstrasse in die Adalbertstraße-Fahrradstrasse könnte eine Verbindung durch den Englischen Garten bis in den Münchner Osten weitergeführt werden.

Für die Fraktion Bündnis 90/Grüne
Ruth Gehling
Martha Hipp

Antrag

Planung Radschnellwege: Bezirksausschüsse frühzeitig beteiligen

Nr. 2021-01-20

Der Bezirksausschuss möge beschließen:

Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert den Bezirksausschuss bei den Planungen zu den Radschnellwegen frühzeitig zu beteiligen und in die Vorbereitung des Stadtratsbeschlusses einzubeziehen bezüglich der örtlichen Planungen im Stadtviertel.

Insbesondere wird die Verbindung des Radlring durch die Leonhardtstraße in Haidhausen abgelehnt.

Die Maria-Theresia-Straße als Teil des Radschnellweges in den Münchner Nordosten wird vom Bezirksausschuss 5 Au-Haidhausen gewünscht.

Begründung:

Im November 2020 wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu den Planungen für zukünftige Radschnellwege und den Radlring in der Innenstadt den Mitgliedern des Stadtrates und der Bezirksausschüsse vorgestellt.

Bereits während der Präsentation zeigte sich schon sehr deutlich, dass es eine Vielzahl von Fragen von Seiten der ehrenamtlichen Mitglieder der Gremien gegeben hat, die nicht ausreichend bzw. gar nicht beantwortet wurden im Fragenteil der Präsentation. Es wäre ein Fehler, wenn hier die örtliche Expertise der Bezirksausschüsse nicht frühzeitig in die nächsten Planungsschritte mit einbezogen wird, da die Kolleg*innen vor Ort über das nötige Wissen verfügen bzgl. der Örtlichkeiten und eventueller Nutzerkonflikte die es schon heute gibt.

Daher sollte der Bezirksausschuss nicht erst mit dem Anhörungsverfahren vor dem Stadtratsbeschluss eingebunden werden.

CSU Fraktion im Bezirksausschuss 5 Au-Haidhausen

N. Haeusgen ♦ H. Liebhart ♦ A. Micksch ♦ B. Schaumberger ♦ E. von Soden-Fraunhofen

München, den 12.01.2021

Fraktionssprecherin: Barbara Schaumberger



Antrag an den BA 21 Pasing-Obermenzing für die Sitzung am 08.06.2021

Vorstellung der Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung bis zur westlichen Stadtgrenze in Richtung Fürstenfeldbruck

Antrag

Die Landeshauptstadt München wird gebeten, dem BA 21 die im Betreff genannte Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung nach FFB vorzustellen.

Begründung

Radschnellverbindungen sind ein neues Netzelement in der Radverkehrsplanung in Deutschland.

Die Zielgruppe sind vor allem Berufs- und Ausbildungspendelnde. Damit möchte man auf Trends, wie Zunahme Wegeweiten, Pedelecs oder E-Bikes, Rückgang der Autoorientierung junger Erwachsener, Klimawandel & -proteste, aber auch mobile Senior*innen reagieren. Sie sollen hohe Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.

Dazu sollen die Belange des ÖPNV sowie die Forderungen des Radentscheids München (Stärkung des Umweltverbundes) und die Belange des Umweltschutzes beachtet werden.

Diese Informationen zur Ausgestaltung der Verbindung nach FFB und weitere Münchner Planungen zu Radschnellverbindungen sollten Inhalte des Termins sein.

Dr. Constanze Söllner-Schaar
Fraktionssprecherin

Franziska Messerschmidt
2. stellvertr. BA-Vorsitzende

Bündnis 90/Die GRÜNEN
im Bezirksausschuss 22



Dagmar Mosch
Wolfgang Bösing
Boris Schwartz
Karin Binstener
Dr. Alice Beining
Siegfried Liedl

Freie Wähler / ÖDP
im Bezirksausschuss 22



Klaus Ziegler
Anke Roth
Roland Jung

16.06.2021

Bergsonstraße - sichere Verkehrsführung S-Bahnhalte zur Rupert-Bodner-Straße

Der Bezirksausschuss 22 bittet das Mobilitäts- und das Baureferat die Bergsonstraße zwischen S-Bahnhalte Langwied und Rupert-Bodner-Straße für die zukünftigen Verkehrsanforderungen neu zu gestalten. Für die Neugestaltung ist die Sicherheit der Verkehrsführung aber auch eine Ergänzung der Grüngestaltung zu berücksichtigen.

In den einzelnen Abschnitten sollen umgesetzt werden:

1. Im gesamten Bereich zwischen Rupert-Bodner-Straße und Negrellistraße auf der Nordseite ein durchgängiger 2-Richtungsradweg plus Gehweg.
2. Auf der Südseite zwischen Langenburgstraße und Beginn des Unterführungsbauwerks ein 2-Richtungsradweg, geteilt durch die existierende Baumallee. Die Baumallee wird bis zur Einmündung Langenburgstraße verlängert. Eine Fahrspur Richtung Nordost entfällt in diesem Bereich.
3. Im Bereich des Unterführungsbauwerks wird der 2-Richtungsradweg ohne Baumallee zusammengeführt bis zur Abbiegung der Bergsonstraße.
4. An den Bushaltestellen wird der jeweilige Radweg verschwenkt und ein Wartebereich mit Sitzgelegenheiten zwischen Radweg und Fahrbahnrad geschaffen. Die Gehwegbreite reduziert sich um die Breite des Wartebereichs.
5. In Höhe des östlichen Randes des Grünzug L ist zwischen der nördlichen und südlichen Seite eine Querungshilfe für zu Fußgehende und Radfahrende zu schaffen. Die Breite der Querungshilfe entspricht der Breite des 2-Richtungsradwegs plus Gehwegbreite und wird getrennt ausgewiesen. Die Tiefe der Querungsinsel berücksichtigt die Länge von Fahrrädern mit Anhänger.
6. Der Einmündungsbereich zwischen den Unterführungsbauwerken wird als Vorfahrtstraße für den Kfz-Verkehr auf der Bergsonstraße sowie als Vorfahrtsradwege parallel zur Bergsonstraße gestaltet. Die Notwendigkeit einer Signalsteuerung ist zu untersuchen.
7. Die Rupert-Bodner-Straße erhält von der Einmündung Bergsonstraße bis zum Zufahrtbereich des zukünftigen Bergson Kunstkraftwerks beidseitig Radwege.

Begründung

Die Bergsonstraße zwischen S-Bahnhalte und Rupert-Bodner-Straße wurde ursprünglich mit 6-spurig geführten Vorhaltebauwerken ausgestattet. Zwischenzeitlich sind 3 Spuren zu einer P&R Anlage umgestaltet worden.

Die wachsende Nutzung der Unterführung für den Radverkehr wurde in der Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung FFB¹ aufgezeigt und eine Neuaufteilung des Verkehrsraums vorgeschlagen.

Aktuell wird das ehemalige Heizkraftwerk Aubing zu einer Kunststätte mit Veranstaltungsräumen und Biergarten umgebaut. Betriebsbeginn ist für 2023 vorgesehen. Im Zuge der Fertigstellung sind die Nahverbindungen zwischen S-Bahnhalte Langwied bis zur Einmündung Rupert-Bodner-Straße für den zu erwartenden Besuchsverkehr vorzubereiten.

Ein Ausbau von Sharingangeboten (Carsharing, Bikesharing) sowie Ergänzung der P&R-Anlage um gesicherte Radabstellplätze (B&R) am S-Bahnhalte Langwied unterstützt die bauliche Neuaufteilung.

Bei der Neugestaltung ist jede Möglichkeit zur klimatischen und optischen Verbesserung zu nutzen, eine Verlängerung der Baumallee und Teilbegrünung der Mittelinsel ist ein Anfang.

Die Integration einer Boulderwand kann im Bereich der Unterführung zusätzliches Leben erzeugen ([20-26 / T 016192](#)).

Für den Antrag

Wolfgang Bösing
Bündnis 90 / Die Grünen

Klaus Ziegler
FREIE WÄHLER / FW München / ÖDP

Anhang

Lageplan und Straßenquerschnitte

¹ Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Münchner Innenstadt in Richtung Fürstenfeldbruck (Los 5)
- Maßnahmenkataster Variante A -



Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Bezirksausschuss 13 Bogenhausen
Wahlperiode 2020-2026

Antrag

22.02.2021

Fahrradfreundliche Umgestaltung des Europaplatzes

Der BA13 bittet das Baureferat im Benehmen mit dem Mobilitätsreferat bei der geplanten Umgestaltung des Europaplatzes eine fahrradfreundliche und sichere Verkehrsführung zu berücksichtigen. Dabei soll insbesondere die Wegeverbindung Maria-Theresia-Straße (südlich) und Möhlstraße (nördlich) gestärkt werden.

Die Umgestaltung soll auf Grund der hohen Bedeutung für die Verkehrsbeziehungen mit hoher Priorität verfolgt werden.

Begründung

Die Verbindung von Haidhausen und Bogenhausen über die Maria-Theresia-Straße und die Möhlstraße bietet ein großes Potential für die Einrichtung einer gut nutzbaren und konfliktarmen Fahrradinfrastruktur mit stadtteilübergreifender Bedeutung. Zugleich kann der Nutzungsdruck auf die überlastete Ismaninger Straße, auf welcher eine geeignete Fahrradinfrastruktur nur eingeschränkt vorstellbar ist, erheblich reduziert werden.

Auf Grund der ungeeigneten Gestaltung der Querung des Europaplatzes wird die oben beschriebene Route derzeit von Fahrradfahrenden nur eingeschränkt genutzt und die Einrichtung von Fahrradstraße durch die Verwaltung abgelehnt (Antwortschreiben des KVR zum BA-Antrag B 07243).

Mit der geplanten Neugestaltung des Europaplatzes bietet sich die Chance nicht nur die Wegeverbindungen für Radfahrende stark zu verbessern, sondern auch die Verkehrsströme des gesamten Bereichs in Nord-Süd-Richtung zu entzerren und damit Vorteile für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen.

In der Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen wird die Trasse 'München - Markt Schwaben' von der Prinzregentenstraße kommend ebenfalls über den Europaplatz, die Möhlstraße und die Hompeschstraße geführt. Diese Route ist sehr geeignet und bietet mit Ihrer Verlängerung über die Sternwartstraße und Denninger Straße einen Mehrwert für die Anbindung Bogenhausens an das Stadtzentrum. Diese Anbindung nach Westen ist in den Planungen des Europaplatzes ebenfalls bereits jetzt zu berücksichtigen.

Auf Grund der hohen Bedeutung der Planung sowohl für Verbindungen mit Nachbarquartieren, als auch für übergeordnete Radverkehrsstrecken ist die Umgestaltung des Europaplatzes mit hoher Priorität voranzutreiben.



Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Bezirksausschuss 13 Bogenhausen
Wahlperiode 2020-2026

Selbstverständlich soll der ursprüngliche Anlass der Planung, nämlich die Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität, nicht aus dem Blickfeld geraten.

Antragsteller

Florian Braun, Andi Baier, Gunda Krauss, Karl Nibler

Mitglieder der Fraktion der Grünen im BA13

Betreff

Antrag auf Beibehaltung einer Durchfahrtsmöglichkeit von Aubing nach Puchheim über

Antrag zum Themengebiet Verkehr

Zur Zeit wird das Verkehrskonzept für Freiham vor allem im Hinblick darauf diskutiert, dass man vermeiden möchte, dass Aubing erhebliche Mehrbelastung durch Verkehr erfährt. So verständlich das ist, es muss dabei aber auch verhindert werden, dass einfach alle Verbindungen gekappt werden. Denn auch als Aubinger will man ohne extreme Umwege nach Germering oder Puchheim bzw. Fürstenfeldbruck gelangen können. Insofern soll bitte, wie auch immer das endgültige Verkehrskonzept in und um Freiham herum beschaffen sein wird, eine Durchfahrtsmöglichkeit von Aubing nach Puchheim über Eichenauer Strasse und nach Germering über den Germeringer Weg auch nach Fertigstellung der Besiedlung von Freiham beibehalten werden.

mit Mehrheit angenommen

Telefon: 233-25506
Telefax: 233-27966

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Wirtschaftsförderung
Grundlagen der
Wirtschaftspolitik

Mitzeichnung der Beschlussvorlage
Radschnellverbindungen im Münchner Umland

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04418

An das Mobilitätsreferat, GB1.13

Gegen o.g. Beschlussvorlage bestehen keine grundsätzlichen Einwände.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft weist allerdings darauf hin, dass sich die Bedingungen für den motorisierten Wirtschaftsverkehr, insbesondere für das Liefern und Laden, durch die Einrichtung von Radschnellverbindungen (RSV) nicht verschlechtern dürfen. Liefer- und Ladezonen in ausreichender Zahl sind hierfür genauso notwendig wie ein Vorrangnetz für den Wirtschaftsverkehr. Liefer- und Ladevorgänge dürfen in keinem Bereich der RSV dazu führen, dass es zur Behinderung oder gar Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer*innen und anderer Verkehrsträger kommt. Insofern sollte parallel zu den RSV-Planungen auch die Konzeption eines Vorrangnetzes für den Wirtschaftsverkehr vorangetrieben und beides miteinander in Einklang gebracht werden.

Gemäß Kapitel 4.3 „Ruhender Verkehr“ im Vortrag des Referenten sollen Vorschläge für Liefer- und Ladezonen durch das Mobilitätsreferat in den Planungsprozess eingebracht werden. Aus Sicht des Referates für Arbeit und Wirtschaft ist es bedenklich, dass das Mobilitätsreferat lediglich prüfen will, ob in den betroffenen wie auch angrenzenden Straßen Regelungen zugunsten des Bewohnerparkens eingeführt bzw. angepasst und Lade- und Lieferzonen eingerichtet werden können. Sofern es in den betroffenen Straßen gewerbliche Anlieger gibt, die regelmäßig beliefert werden, sind solche Zonen zwingend erforderlich. Es geht also nicht um die Frage, ob Liefer- und Ladezonen eingerichtet werden können, sondern wo sie in akzeptabler Distanz zu den belieferten Betrieben eingerichtet werden.

Durch den sich ausweitenden Online-Handel ist die Frage des „Lieferns und Ladens“ insbesondere auch in den Wohnquartieren zu klären, durch die eine RSV verlaufen soll.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet o.g. Beschlussvorlage vorbehaltlich folgender Änderungen mit:

I. Vortrag des Referenten:

Der letzte Absatz des Kapitels 4.3 Ruhender KFZ-Verkehr (S. 24) wird wie folgt geändert und ergänzt (Änderungen / Ergänzungen im Folgenden **fett** formatiert):

Zudem werden Vorschläge für Lade- und Lieferzonen durch das Mobilitätsreferat in den Planungsprozess eingebracht. **Überall dort, wo ansässige Gewerbebetriebe entlang einer Radschnellverbindung regelmäßig beliefert werden oder einen anders gearteten Ladebedarf haben, wird das Mobilitätsreferat prüfen, wo Lade- und Lieferzonen in angemessener Entfernung zu den anzudienenden Gewerbebetrieben eingerichtet werden können. Zudem wird das Mobilitätsreferat prüfen, wo in den betroffenen wie auch angrenzenden Straßen Regelungen zugunsten des Bewohnerparkens eingeführt bzw. angepasst werden können.**

II. Antrag des Referenten:

Punkt 6. des Referentenantrags, ist bitte wie folgt zu ergänzen:

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, Optimierungsmöglichkeiten für den Lade- und Lieferverkehr sowie für das Bewohnerparken entlang der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben zu untersuchen und in die weiteren Planungen einzubringen. **Dabei ist das örtlich betroffene Gewerbe mit einzubeziehen.**

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft bittet, diese Stellungnahme der Beschlussvorlage als Anlage anzuhängen.

Mit freundlichen Grüßen



Clemens Baumgärtner



Stadtwerke München GmbH · 80287 München

Landeshauptstadt München
 Mobilitätsreferat
 Frau [REDACTED]
 Blumenstraße 31
 80331 München

Datum:
 12.11.2021

Ansprechpartner:
 [REDACTED]

Büro des Geschäftsführers
 Mobilität

Telefon: [REDACTED]
 [REDACTED]

Stellungnahme zur Mitzeichnung der Beschlussvorlage „Radschnellverbindungen in München und Umland“

Sehr geehrte Frau [REDACTED],

mit E-Mail vom 21. Oktober 2021 bat uns das Mobilitätsreferat um eine Stellungnahme zur Mitzeichnung der Beschlussvorlage „Radschnellverbindungen in München und Umland“, die hiermit im Namen der Stadtwerke München GmbH (SWM) sowie der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) erfolgt.

Mit der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04418 wird ein Beschlussentwurf zu den Ergebnissen von „sechs vertieften Machbarkeitsstudien und Empfehlung zur vertieften Planung und Umsetzung einer ausgewählten Trasse“ für Radschnellverbindungen in München und Umland vorgelegt. Grundsätzlich begrüßen wir den Ausbau der Radinfrastruktur als Teil des Umweltverbundes und die im Beschlussentwurf korrekt dargelegte hohe Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs, der nicht durch die Einrichtung von Radschnellwegen beeinträchtigt werden soll.

Dennoch möchten wir auf die Bedürfnisse des Bus- und Tramlinienverkehrs hinweisen, welche grundsätzlich als prioritär gegenüber dem Individualverkehrsmittel Fahrrad zu betrachten sind. Negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit bzw. auf die Priorisierung des ÖV-Linienbetriebs widersprechen dem bereits beschlossenen Ziel, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu bevorzugen/zu beschleunigen, und können daher seitens der SWM/MVG nicht akzeptiert werden. Behinderungen oder Beeinträchtigungen für den Linienverkehr Bus und Tram sollen unbedingt vermieden werden.

Kritisch sind Maßnahmen, die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Knoten haben, da hierdurch entstehender Rückstau auch den öffentlichen Personennahverkehr behindern wird. Dazu zählt auch der Entfall von Fahrspuren, um die Radschnellverbindungen auf Kosten des Kfz-Verkehrs umzusetzen. Befindet sich auf einer Relation auch eine Buslinie oder eine Tram im Mischverkehr ist der ÖPNV von den Einbußen der Leistungsfähigkeit betroffen.

Daher sind erforderliche Gegenmaßnahmen zur Vermeidung solcher durch die Radverkehrsmaßnahmen ausgelösten Behinderungen für den Linienverkehr in das Radverkehrsprojekt aufzunehmen. Hierzu könnte z.B. bei der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben auch die Einrichtung von Busspuren entlang der Prinzregentenstraße gehören, als Reaktion auf den voraussichtlich

Stadtwerke München GmbH Ressort Mobilität

Postanschrift
 80287 München

Hausanschrift
 Emmy-Noether-Straße 2
 80992 München

Telefon: +49 89 2191-0
 www.mvg.de

Geschäftsführung
 Dr. Florian Bieberbach (Vorsitzender)
 Werner Albrecht
 Ingo Wortmann
 Helge-Uve Braun

Aufsichtsratsvorsitzender
 Oberbürgermeister Dieter Reiter

Handelsregister
 Amtsgericht München,
 HRB 121920

USt-IdNr.
 DE812500229

Gläubiger-ID
 DE261000000030250

Bankverbindungen
 Deutsche Bank AG
 IBAN DE93 7007 0010 0220 1150 00
 BIC DEUTDE33XXX
 Postbank AG
 IBAN DE40 7001 0080 0037 0008 01
 BIC PBNKDE33XXX

unvermeidlichen Fahrspurentfall auf der Luitpoldbrücke und den hierdurch entstehenden massiven Rückstau entlang der Prinzregentenstraße. Weiterhin ist bei allen von den RSV-Routen betroffenen Knotenpunkten die ÖPNV-Beschleunigung uneingeschränkt aufrechtzuerhalten.

Das Einrichten von Rad-/Busspuren, wie beispielsweise in der Denninger Straße, stellt aufgrund der unterschiedlichen Reisegeschwindigkeiten keine befriedigende Lösung dar und wird zu einer spürbaren Verschlechterung für den Buslinienverkehr führen. Eine Beschleunigung beider Verkehrsträger, welche „gleichermaßen“ zu werten ist, kann mit dieser Lösung in der Praxis sicher nicht erzielt werden und ist deshalb für beide Seiten unbefriedigend. Irreführend ist überdies, dass die Visualisierung (Abbildung 6) auf der Seite 23 den Eindruck erweckt, der Bus könnte unabhängig vom Radverkehr auf einer eigenen Spur geführt werden. Tatsächlich befindet er sich auf der regulären Spur für den MIV und kann bei entsprechenden Verkehrsbehinderungen die Radfahrer gerade nicht überholen. Es ist außerdem unbedingt zu prüfen, inwieweit durch die Errichtung von Rad-/Busspuren die Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer gefährdet wird.

Zudem kollidiert diese Maßnahme mit der geplanten Busspur im Bereich der Denninger Straße, die im Rahmen des 3. Maßnahmenbündels zur Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs. Das 3. Maßnahmenbündel soll im November 2021 dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Laut dem hier vorliegenden Beschlussentwurf beinhaltet der Korridor München – Markt Schwaben ein Potenzial von 6.100 Radfahrten am Tag, was offensichtlich auch bereits vorhandene Radverkehrsfahrten einschließt; außerdem wäre in den Wintermonaten mit weniger Radfahrten zu rechnen. Alleine die drei Buslinien 187, 188, 189, welche den kritischsten Abschnitt der oben angesprochenen Denninger Straße befahren, befördern 11.700 Fahrgäste am Tag, was fast doppelt so viele Personen sind, als laut Prognose auf der geplanten Radschnellverbindung nach Markt Schwaben zumindest Teilabschnitte als Radfahrende nutzen werden. Dies unterstreicht die sehr hohe Bedeutung des MVG-Linienverkehrs für die Verkehrswende und begründet, warum bei allen RSV-Routen jegliche zusätzlichen Behinderungen oder Beeinträchtigungen für den Linienverkehr Bus und Tram unbedingt vermieden werden sollten.

Aus den oben genannten Gründen kann die SWM/MVG dem Errichten von Rad-/Busspuren nicht grundsätzlich zustimmen.

Darüber hinaus ist insbesondere auf zu erwartende Konfliktpunkte zwischen Radschnellwegen und ÖPNV-Haltestellenbereichen hinzuweisen, die aufgrund des Fahrgastwechsels ein Gefahrenpotenzial darstellen. Insbesondere bei Tramhaltestellen geht ein Erreichen und Verlassen der Haltestellenbereiche in München in der Regel mit einer Querung des Individualverkehrs durch Fahrgäste einher. Dies muss unbedingt auch nach Errichtung eines Radschnellwegs gefahrlos möglich sein. Die baulichen Voraussetzungen dafür sind zu schaffen. Zudem dürfen Radwege potenzielle SEV-Linienführungen und SEV-Haltestellen nicht be- oder gar verhindern. Der sichere Verkehr und Fahrgastwechsel muss jederzeit, zur Not mit technischen Hilfsmitteln, möglich sein.

Des Weiteren möchten wir auf den Beschluss „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ vom 03.03.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) hinweisen. Anhand dieses Beschlusses wurde der Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans aktualisiert und unter anderem ein Zielnetz mit notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen erarbeitet. Die Strecken aus dem Zielnetz wurden hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung in Relation zueinander entsprechend priorisiert bzw. kategorisiert (Kategorie A, Kategorie B und Kategorie C). Mit dem Beschluss wurde außerdem die Verwaltung der LHM gemeinsam mit der SWM/MVG vom Stadtrat der LHM beauftragt, die Tramstrecken zu planen bzw. die Strecken aus der Kategorien B und C näher zu prüfen und zudem gebeten, im Zuge von Neuaufteilungen von Verkehrsflächen eine Tram-Tauglichkeit zu berücksichtigen bzw. eine Offenhaltung der Tram zu gewährleisten.

Aus den sechs beschriebenen Varianten der Radschnellverbindungen ergeben sich folgende Berührungspunkte mit den Tramstrecken aus dem Zielnetz des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München:

Radschnellverbindung München – Dachau:

- Querung Knoten Lothstr./Heißstr. [Tram-Y-Nord]
- Gemeinsame Trassenführung, ab Baubergerstr. / Pelkovenstr entlang der Dachauer Straße über den Rangierbahnhof bis zur Stadtgrenze (LHM/Karlsfeld). [Tram Moosach - Dachau]
- Querung Knoten Dachauerstr./Georg-Brauchle-Ring [Innerstädtischer Nordring]

Radschnellverbindung München – Markt Schwaben:

- Querung im Bereich SEM Nordost [Korridor Nordost]

Radschnellverbindung München – Oberhaching:

- Gemeinsame Trassenführung, ab Am Gasteig entlang der Rosenheimer Str. bis zur Balanstraße [Tram Ramersdorf - Neuperlach]
- Querung Knoten Balanstraße/Orleansstraße [Tram Ramersdorf - Neuperlach]
- Querung Knoten Balanstraße/Weinherstraße [Verlängerung Südtangente]
- Querung Knoten Balanstraße/Ständlerstraße [Tram Neuperlach - Klinikum Harlaching]

Radschnellverbindung München – Starnberg:

- Querung Knoten Schwanthalerstraße/Paul-Heyse-Straße [Tram Cityring]
- Querung Knoten Westendstraße/Trappentreustraße [Tram Neuhausen - Solln]
- Gemeinsame Trassenführung, ab Waldwiesenstr. entlang der Würmtalstr. bis zur Am Klopferspitz (Planegg) [Tram Würmtal und Tram Gräfelfing]

Radschnellverbindung München – Fürstenfeldbruck:

- Gemeinsame Trassenführung, ab Marsstraße entlang der Seidlstraße bis zur Arnulfstraße [Tram Cityring]
- Querung Knoten Wotanstr./Laimer Bhf. [Tram Westtangente]
- Gemeinsame Trassenführung, ab An der Langwieder Haide entlang der Bergsonstraße bis zur Kronwinklerstraße [Tram Blutenburg - Freiam]

RSV-Ring:

- Gemeinsame Trassenführung, ab Mandlstraße durch den Englischen Garten bis zur Tivolibrücke [Tram Nordtangente]
- Querung Knoten Metzstraße/Rosenheimer Str. [Tram Ramersdorf – Neuperlach]
- Gemeinsame Trassenführung, ab Sommerstr entlang der Kapuzinerstraße bis zur Lindwurmstraße [Tram Cityring]
- Querung Knoten Lindwurmstraße/Kapuzinerstraße [Tram Lindwurmstraße]

Im Zuge der vertieften Planung der Radschnellverbindungen sind die Belange der Tram zu berücksichtigen und gemeinsame Lösungen zwischen den Projekten zu erarbeiten.

Im Hinblick auf das vorhandene Straßenbahnnetz hat die Vorzugsvariante, die Radschnellverbindung nach Markt Schwaben, vergleichsweise wenige Berührungspunkte mit der Traminfrastruktur. Neben dem Knotenpunkt Liebigstraße/Triftstraße/Wagmüllerstraße ist dies ein Abschnitt der Ismaninger Straße zwischen der Händelstraße und der Werlestraße (ca. 120 m). Auch hier gilt die bereits aufgeführte Voraussetzung, den Linienbetrieb bzw. die Traminfrastruktur durch die Errichtung von Radschnellwegen nicht zu beeinträchtigen.

Abschließend möchten wir Sie bitten, folgende Formulierungen entsprechend zu ändern:

- Streichung des Begriffs „möglichst“ (Seite 8/9):

streiche: Die Priorisierung des ÖPNV wird möglichst an allen signalisierten Knotenpunkten beibehalten oder vorausgesetzt.

setze: Die Priorisierung des ÖPNV wird an allen signalisierten Knotenpunkten beibehalten oder vorausgesetzt.

- Änderung des Begriffs „stets“ (Beschlussziffer 7):

streiche: Die Dienststellen der Landeshauptstadt München sowie die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, die Qualitätsstandards von Radschnellverbindungen bei Neu- und Umplanungen, die auf den Strecken der fünf radialen Bestvarianten liegen, stets zu berücksichtigen.

setze: Die Dienststellen der Landeshauptstadt München sowie die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, die Qualitätsstandards von Radschnellverbindungen bei Neu- und Umplanungen, die auf den Strecken der fünf radialen Bestvarianten liegen, soweit möglich zu berücksichtigen.

Wir bitten um enge Einbindung in den weiteren Planungsprozess und stehen für weitere Abstimmungen und Rückfragen gerne zur Verfügung.

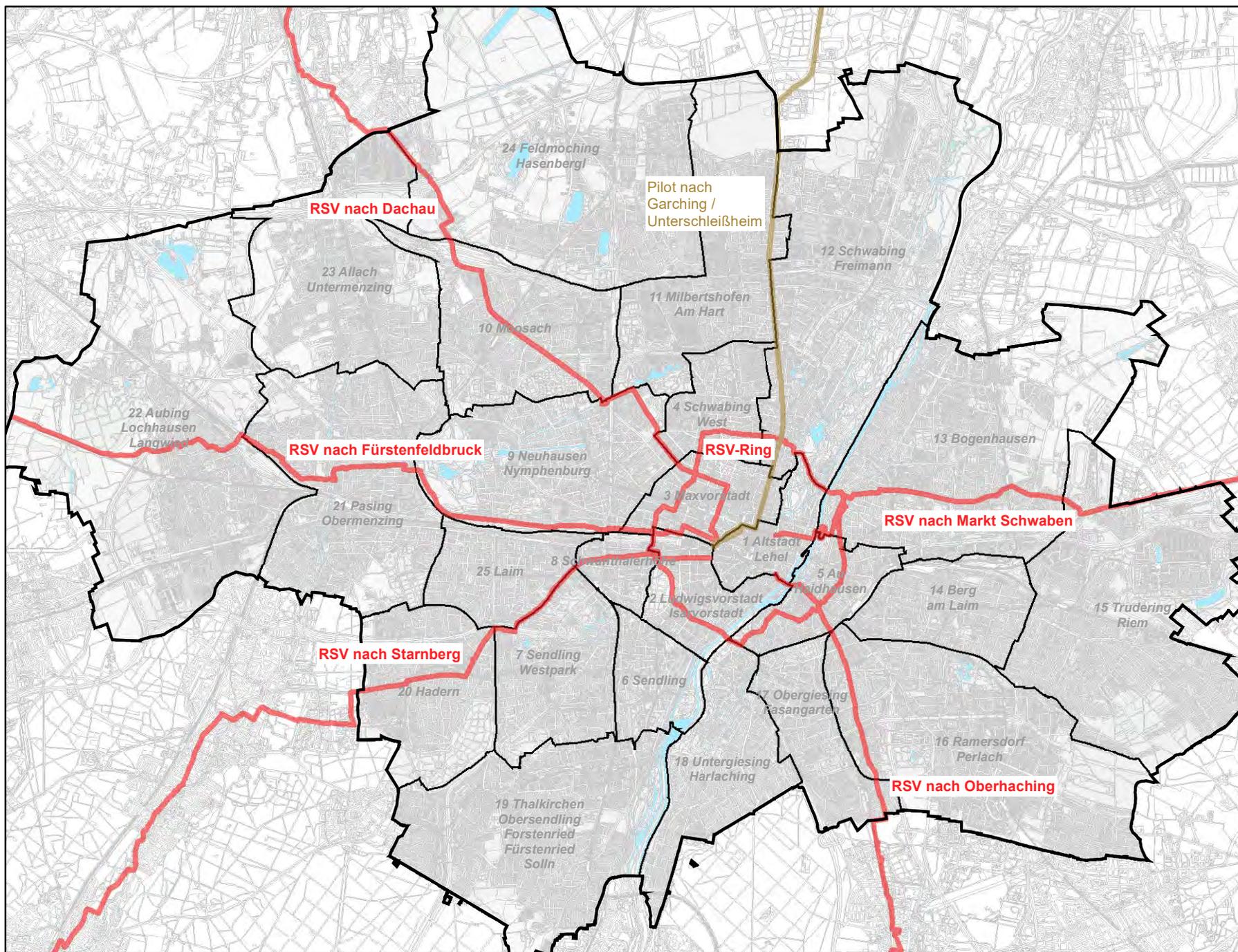
Freundliche Grüße



Leitung Büro des Geschäftsführers Mobilität

Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung und Verlauf der sechs Radschnellverbindungen

-  Pilot nach Garching / Unterschleißheim
-  Bestvariante (unter Vorbehalt)



Stand: 13.07.2021



Mehr bewegen.
Als nur sich selbst.
www.muenchenunterwegs.de

Datengrundlage:
GeodatenService München,
© Landeshauptstadt München 2021,
Flurstücke und Gebäude:
© Bayerische Vermessungsverwaltung 2021
Fachliche und grafische Bearbeitung:
Mobilitätsreferat

M1:110.000



